



SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL
AGUADULCE
B U E N A V E N T U R A
AN ICTSI & PSA COMPANY



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

Resolución 20263030005955 del 22 de mayo de 2026

Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

CONTENIDO

CAPÍTULO I. TERMINAL DE CONTENEDORES	10
1. ASPECTOS GENERALES	10
1.1 Objetivo	10
1.2 Aplicaciones del reglamento de condiciones técnicas de operación	10
1.3 Definiciones	10
1.4 Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.	15
1.5 Obligaciones	16
1.6 Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP)	27
2. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO	29
2.1. Organización	29
2.2. Funciones del Terminal o sociedad portuaria	30
2.3. Administración	31
2.3.9. Gerencia General	41
3. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS	52
3.2. Dársena de maniobra	53
3.3. Área de atraque	54
3.4. Muelles	55
3.5. Largest Vessel	57
3.6. Smallest Vessel	57
3.7. Ayudas a la navegación	75
3.8. Peligros a la navegación	77
3.9. Áreas de fondeo	78
3.10. UKC y calado operacional	78
3.11. Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria	79
3.12. Accesos vehiculares, férreos y peatonales	79
3.13. Patios y bodegas	85

3.14.	Instalaciones para el recibo de la carga	87
3.15.	Equipos para operación portuaria	87
3.16.	Instalaciones de recepción desechos	89
3.16.2.	Desechos Portuarios, peligrosos y especiales	90
4.	SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA	92
4.1.1.	Horarios de atención al público	92
4.1.2.	Horario de trabajo	92
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos	95
4.5.	Servicios generales	96
4.5.2.	<i>Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas</i>	96
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto	97
4.5.4.	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto	97
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del Terminal	97
4.6.	Servicios a la nave	98
4.6.2.	Servicio de practica	100
4.6.3.	Servicio de remolcador	102
4.6.5.	Muellaje	104
4.6.6.	Apertura de escotilla	105
4.6.7.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos	105
4.6.8.	Reparaciones menores	106
4.6.9.	Aprovisionamiento y usería	107
4.6.10.	Recibo y/o suministro de lastre	107
4.6.11.	Suministro de combustible	107
4.6.12.	Servicios de lancha	108
4.6.13.	Recepción de desechos líquidos y vertimientos	108
4.6.14.	Recepción de desechos sólidos	111
4.6.15.	Servicio de vigilancia	114
4.6.16.	Servicios públicos	114
4.6.17.	Fumigaciones	115

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos	116
4.7. Servicios a los pasajeros	117
4.8. Servicios a la carga	117
4.8.2. Cargue/Descargue/Transbordo de contenedores llenos y vacíos	118
4.8.3. Estiba/Desestiba	119
4.8.4. Clasificación y toma de muestras	120
4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías	121
4.8.6. Trimado/Trincado/Tarja	123
4.8.7. Manejo y reubicación	123
4.8.8. Servicio a los contenedores	124
4.8.9. Embalaje y reembalaje	124
4.8.10. Pesaje/Cubicaje	124
4.8.11. Marcación y rotulación	125
4.8.12. Almacenaje de mercancías	125
4.8.13. Porteo de la carga	125
4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías	126
4.8.15. Cadena de frío	129
5. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD	130
5.1. Protocolo de maniobras	130
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del Terminal portuario	130
5.2. Maniobra de amarre	136
5.2.1. Maniobra de zarpe	136
5.2.2. Maniobra de reviro	137
5.2.3. Maniobra de fondeo	137
5.3. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del Terminal	137
5.3.1. Procedimiento detallado:	138
5.4. Protocolo de zarpe de emergencia	140
5.4.1. Zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)	140
5.5. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	144

5.6.	Protocolo para apertura de bodegas	144
5.6.1.	Apertura de bodegas de buque (Tapas y Pontones)	144
5.6.2.	Cierre de bodegas de buque	148
5.7.	Protocolo para el establecimiento de los rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle	149
5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas	149
5.9.	Protocolo para la inspección simultanea de mercancías	150
5.10.	Protocolo de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga	150
5.10.1.	Inspección intrusiva	150
5.10.2.	No intrusiva.	151
5.11.	Protocolo para el descargue con lluvia	151
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros	152
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto	152
5.13.1.	Localización en el patio	152
5.1.3.1.	Condiciones de almacenamiento en patio	153
5.14.	Protocolo de operaciones en fondeo	153
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga	153
5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	155
5.17.	Protocolo para el manejo de cargas deterioradas o con avería.	156
5.18.	Protocolo sobre cargas objetables	156
5.19.	Protocolo para la remoción de cargas objetables	157
5.20.	Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito	157
5.21.	Protocolo para el manejo de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua	158
5.22.	Protocolo para evitar la presencia de vectores y roedores	158
5.23.	Protocolo de operación de equipos	159
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas	159
5.25.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos	160
5.25.1.	Vehículos Propios Puerto Aguadulce	160
5.25.2.	Vehículos Contratistas	161
5.25.3.	Vehículos proveedores	161

5.26. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga	161
5.27. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios	162
5.28. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga	164
5.28.1. Protocolo de entrada y recibo de carga	164
5.28.2. Protocolo de almacenamiento de carga	164
5.28.3. Protocolo de entrega y salida de carga	164
5.28.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte	165
5.29. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG	166
5.29.1. Definiciones	166
5.29.2. Esquema de riesgos de materiales peligrosos	168
5.29.3. Clasificación general e identificación de materiales peligrosos	169
5.29.4. Clasificación grupos de embalaje	175
5.29.5. Mercancías de Evacuación inmediata y/o cargue directo	175
5.29.6. Esquema de Segregación	176
5.29.7. Procedimiento	178
5.29.8. Restricciones generales	183
5.29.9. Obligaciones del capitán de la nave	184
5.30. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI - 2005).....	185
5.30.1. Relación con la Política ambiental	185
5.30.2. Objetivo	185
5.30.3. Localización del impacto	185
5.30.4. Aspecto significativo	185
5.30.5. Impacto significativo	185
5.30.6. Requisitos legales asociados	186
5.30.7. Meta	186
5.30.8. Indicadores	186
5.30.9. Plan de acción	186
5.31. Protocolos para atender emergencias y contingencias.....	188

5.32. Mecanismos de Comunicación.	195
5.33. Metodología para la Formulación Del PGRD	197
5.34. Comprensión del Riesgo de Desastres.	198
5.36. Descripción del entorno del establecimiento/actividad en relación a sus condiciones biofísicas y de localización:	205
GRAVEDAD	211
CONCEPTO	211
CALIFICACIÓN	211
INSIGNIFICANTE	211
Sin Lesiones o Lesiones sin Incapacidad	211
RELEVANTE	211
Lesiones Leves Incapacitantes	211
CRÍTICA	211
Lesiones Graves	211
CATASTRÓFICA	211
Muertes	211
5.37. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos	237
5.38. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos	238
6. Plan de Ayuda Mutua	238
7. Protocolo para circulación dentro del Terminal	240
Protocolo para circulación dentro del Terminal Compas Buenaventura	240
Personas	
.....	241
7.2. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción	242
7.2.1. Disposiciones generales	242
7.4. Vehículo de transporte de carga – movimiento de tierras	245
8.2. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES	246
8.2.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	246
8.2.2. Solicitud.	246
8.2.3. Procesos atendidos vía correo electrónico	246
8.2.4. Anuncio de la nave, tren de remolque o artefacto naval.	246

8.2.5. Arribo y permanencia de la nave, tren de remolque o artefacto naval	246
8.2.6. Inicio de operaciones	246
8.2.7. Aplicación del procedimiento a otros servicios	248
8.3. Prelaciones para el atraque	248
8.4. Prelaciones para el servicio de practicaje	249
8.5. Asignación de muelle	249
8.6. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal	250
8.7. Desatraque	250
8.8. Orden de desatraque	251
8.9. Requisitos para el zarpe	251
9. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	251
9.1. Salud en el trabajo	252
9.2. Fumigaciones	254
9.2.1. Responsabilidades de los Inspectores de Seguridad y Medio Ambiente	255
9.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques	255
9.4. Carga de origen animal y vegetal	255
9.5. Cargas de material explosivo o radiactivo	256
10. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN	256
10.1. Documentación	256
10.2. Facilitación del tráfico marítimo	256
10.3. Visita Oficial	256
10.4. Libre plática	257
10.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios	258
1. PROCEDIMIENTO DE INGRESO, ALMACENAJE Y RETIRO DE CARGA	258
2. PLANEACIÓN Y ATENCIÓN A LA MOTONAVES	278
2. ATRAQUE, ZARPE Y CAMBIO DE MUELLE PARA MOTONAVES Y ARTEFACTOS NAVALES	296
3. CORRIDAS EN MUELLE APLICADO A MOTONAVES Y ARTEFACTOS NAVALES	300
4. ENTURNAMIENTO PARA VEHÍCULOS QUE SE DIRIGEN A COMPAS AGUADULCE	306
7. PESAJE DE VEHICULOS DE CARGA	310

8.	ACTUACIONES A LA CARGA OPERADA POR COMPAS AGUADULCE	316
9.	ALMACENAMIENTO Y CONTROL DE INVENTARIO DE MERCANCÍAS EN OPERACIÓN COMPAS AGUADULCE	320

LISTA DE ILUSTRACIONES

	<i>Pág.</i>
Tabla 1 Niveles en función de las mareas	56
Tabla 2 Elenco de embarcaciones y condiciones de atraque	57
Tabla 3 Boyas - Ayudas a la navegación	75
Tabla 4 Parámetros de diseño geométrico	80
Tabla 5 Distancia de Seguridad entre Buques	139
Tabla 6 Plan para control de emergencias y un procedimiento operativo normalizado para el zarpe de motonaves	141
Tabla 7 Clasificación general e identificación de materiales peligrosos	169
Tabla 8 Esquema de Segregación	176
Tabla 9 Mercancías Peligrosas	182
Tabla 10 Plan de acción RSI 2005	186

CAPÍTULO I. TERMINAL DE CONTENEDORES

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

Definir las condiciones técnicas de operación y servicios del terminal portuario de Aguadulce en Buenaventura, estableciendo los procedimientos y normas para operar en forma eficiente y segura, basados en estándares de operación marítima portuaria internacional y en las reglamentaciones del Estado colombiano.

1.2. Aplicaciones del reglamento de condiciones técnicas de operación

Este reglamento es de aplicación general y por tanto de obligatorio cumplimiento para la Terminal en su calidad de autorizado, como para los prestadores de servicios en la Terminal y los Usuarios de ésta.

1.3. Definiciones

Actividad Portuaria: la construcción, operación y administración de los puertos, los rellenos, dragados, obras de ingeniería oceánica y en general todas aquellas actividades que se efectúen en los puertos y Terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre playas y zonas de baja mar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias (artículo 5 numeral 5.1 Ley 1 del 1991).

Agencias de Aduana: 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 la 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.

ANI: Agencia Nacional de Infraestructura.

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.

Artefacto Naval: Construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, de manera fija o flotante, que no ha sido diseñada para la navegación, sino para cumplir funciones específicas de apoyo a la industria o a la exploración y explotación de recursos naturales. (Para efectos de este reglamento, incluye barcasas de carga y grúas flotantes).

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 de importación y exportación de bienes y servicios.

Autoridad Ambiental: es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o en el ámbito local de Buenaventura la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC), 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 – DIMAR- 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 Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

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.

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 del 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 o contenerizada: son las mercancías 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.

Cargues o Descargues directos: modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato del Terminal sin almacenamiento previo.

Carga General Suelta: es toda carga que está embalada en cualquier forma. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas de muelle o de las naves y que para efectos prácticos se clasifican en: empacadas (ensacadas y envasadas), Semi-Graneles (troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.), piezas y carga especial (maquinaria, automóviles, estructuras metálicas), y pesada (en algunos casos no se pueden manipular con las grúas normales de muelle), o son transportadas en buques especiales, Ro-Ro, gaseros, entre otros.

Carga de transbordo: carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o para tránsito entre puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial, también denominado cabotaje marítimo.

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.

Consignatario: persona referenciada en el conocimiento de embarque o cartas de porte, guía de cabotaje o de contratos de transporte.

Contratista: persona natural o jurídica que provee bienes o presta servicios.

Control y vigilancia: es la acción de aquella autoridad que tiene la facultad de ejercer vigilancia, inspección y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecuten o cumplan actividades portuarias.

COMPAS S.A: Compañía de Puertos Asociados S.A como operador portuario en Puerto Aguadulce

ECTM: Estación de Control de Tráfico Marítimo.

Empresa de practicaje: Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos con licencia vigente, requiriendo para su funcionamiento el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional y la expedición de la licencia correspondiente. Debe encontrarse debidamente inscrito y registrado ante la Capitanía de Puerto.

Instituto Colombiano Agropecuario (ICA): es el ente regulador de sanidad de los productos agrícolas, promoviendo la asistencia técnica.

Libre plática: autorización que da la Autoridad Marítima Nacional a una nave para entrar a un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o mercancía.

Naves de línea ocasional: las que prestan un servicio de transporte 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 del 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.

OMI (IMO en inglés): Organización Marítima Internacional

Operador Portuario: es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porte de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (Art. 5.9 de la ley 1ª de 1991). El operador Portuario debe registrarse ante la Superintendencia de Transporte para la prestación de los servicios considerados en la ley como actividad portuaria y cumplir los requisitos dispuestos en este Reglamento.

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 condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial. A esta definición debe entenderse añadidas las definiciones contempladas en el Estatuto Aduanero, en la Ley 1 de 1991 y en las normas que regulen la materia.

Piloto práctico: Es un servidor público con conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, con licencia acorde a la reglamentación nacional e internacional cuya función es

asesorar a los capitanes en las maniobras de las naves, 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.

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.

Reestiba: es aquella operación de carga que durante la misma recalada de la motonave genere un movimiento de reacomodación de la misma Buque/tierra/Buque o Buque/Buque.

RCTO: Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

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 planeamiento, construcción y mantenimiento de puertos, además de la administración y la operación. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (Art.5.20 ley 1ª de 1991).

SPIA: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A

TEU: es la unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores, equivalente a un contenedor de 20 pies (20').

Terminal: es el Puerto o área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., y estipuladas en el contrato de concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007, y sus otrosíes.

Tren de Remolque: Conjunto formado por un buque remolcador y una o varias embarcaciones o artefactos navales sin propulsión (barcazas), unidos para navegar como una sola unidad operativa bajo el mando del remolcador."

Usería: Se entiende por Usería de un Operador Portuario, o compañía de servicios marítimos, toda actividad que ofrece servicios a la nave, necesarios para el viaje, por ejemplo, aprovisionamiento de víveres, combustible, mantenimiento, recepción de aguas oleosas o de lastre etc.

Usuario(s): son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de intermediación aduanera, autoridades de policía, transportadores, operadores portuarios,

operadores turísticos, contratistas, agencias de carga o de aduanas, y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal

Zona de fondeo: área autorizada por la Autoridad Marítima dentro o fuera de la Bahía de Buenaventura para el fondeo de Buques.

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

Todo Usuario debe garantizar 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, y además probó en cuanto a su comportamiento y al cumplimiento de la ley.

La competencia del personal debe incluir todas las relacionadas directamente con el cargo a desempeñar, así como con la Seguridad y Salud en el Trabajo, la Gestión Ambiental y con las condiciones de seguridad física que establezca el Terminal.

Así mismo, todo Usuario debe realizar sus propias capacitaciones en temas de Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental.

El personal técnico, que según la ley requieran certificaciones específicas por un ente del estado, deberán mantenerlas vigentes, la Terminal, y a efectos de control, se reserva el derecho a solicitar dichas certificaciones. Aquellos usuarios que tengan operación directa con carga deberán acreditar los mismos requisitos de calidad que exige el BASC.

Ningún usuario, o sus representantes o empleados podrá tener investigaciones penales pendientes que se relacionen directa o indirectamente con las actividades que realizará en el Terminal.

1.4.1. *Requisitos generales para la utilización del Terminal.*

Ingreso al Terminal: Toda persona natural o jurídica que vaya a llevar a cabo alguna actividad o a visitar por algún motivo las instalaciones del Terminal deberá cumplir con los requisitos de control de acceso incluidos en la página web de SPIA en el módulo de “procedimientos y formatos”, así como con los requisitos de seguridad industrial, administrativos, técnicos y operativos establecidos por el Terminal. Así mismo debe cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades de inspección, control, gestión de riesgos financieros, gestión del transporte y de comercio exterior que tengan injerencia en la normatividad aplicable al Terminal como concesión portuaria, como Usuario industrial de bienes y servicios de zona franca y como operador de comercio exterior, respecto de las operaciones reguladas por este Reglamento. Igualmente, deberán cumplir con los Convenios Marítimos, Portuarios y demás normatividad de carácter internacional debidamente ratificadas por la Nación.

Sin perjuicio de lo anterior, el Terminal portuario, así como el operador portuario habilitado en su nombre, se reserva el derecho de admisión de cualquier persona natural o representante de persona jurídica que por razones de seguridad, orden público, hechos y actuaciones sospechosas, estado de ebriedad, amenacen, incumplan las normas materia de este RCTO o pongan en riesgo el Terminal portuario o hayan realizado amenazas en contra de funcionarios del Terminal portuario, sus bienes e intereses. De igual forma, SPIA realizará validaciones de seguridad a los Usuarios y asociados de negocio a través de fuentes de información pública con bases de datos abiertos y oficiales de organismo, autoridades a nivel nacional e internacional y reportes a las autoridades competentes. En dichos eventos el Terminal podrá negar el acceso a sus instalaciones o invitarle a salir a la persona (s) que, habiendo ingresado, infringe los preceptos del presente Reglamento., de acuerdo al capítulo 8 del protocolo de acceso y circulación de personas y vehículo HSEQ-PR - 1 de fecha 27 de noviembre de 2024 **“medidas ante incumplimiento de normas y medidas de seguridad del puerto”** el cual se encuentra publicado en la página web del terminal marítimo.

En los eventos que el Usuario deba ingresar elementos o mercancías al terminal con control de zona franca, deberá cumplir los requisitos establecidos en el procedimiento de Zona Franca publicado en la página web del terminal.

Conocimiento de las normas: Al ingresar y hacer uso de las instalaciones o servicios del Terminal, el Armador, el Capitán del buque o su tripulación, sus Agentes Marítimos, los Operadores Portuarios, los Usuarios y en general toda persona o entidad que ingrese al Terminal, manifiestan el conocimiento y aceptación de los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento, así como de los procedimientos y políticas que se encuentran publicadas en la página web www.puertoaguadulce.com.

Embarque/ Desembarque de Mercancías por personas: Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar por el muelle o cualquier otro sitio del Terminal, mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes y por el Terminal. Asimismo, no podrán desembarcar o embarcar sin los elementos de protección personal exigidos por el Terminal.

Normatividad vigente: El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, no eximen a los Usuarios o a sus representantes del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima (DIMAR), Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas (DIAN), las diferentes Autoridades de Policía, el INVIMA, el ICA, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), la Superintendencia de Transporte (SIT) y demás autoridades con funciones específicas, sean o no de inspección, supervisión y control dentro de los procesos ordinarios inherentes a la operación portuaria y a las actividades de comercio exterior expedidas conforme a la ley, por el Terminal, y en especial por este Reglamento.

1.5. Obligaciones

Son obligaciones del Terminal las establecidas en la Resolución 850 de 2017 así como en cualquier disposición legal que la adicione, modifique o complemente, principalmente a:

- a. Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la normatividad, cuando éstas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los Usuarios del Terminal, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos y espacio del Terminal.
- b. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias de ley.
- c. Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que se realizan en la Terminal, así como de los servicios que se presten en la misma de acuerdo con la normatividad vigente.
- d. Ofrecer la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas al día, todos los días del año, de acuerdo con la demanda de servicios.
- e. Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practica, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficacia en el uso de los recursos.
- f. 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 de la Terminal y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deben llevar a cabo en el desarrollo de sus funciones.
- g. 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 capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a la Terminal y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. Se deberá permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- h. Velar por que todos los servicios prestados en la Terminal estén sujetos a las regulaciones contenidas en la normatividad colombiana y sean pagados por los Usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente establecida por la Terminal.
- i. Velar por que las personas o entidades que soliciten servicios a la Terminal o utilicen servicios de ésta, cumplan con las disposiciones contenidas en este Reglamento.
- j. Desarrollar servicios previos al ingreso a la Terminal en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. De la misma manera se debe facilitar el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y de entornamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios, acceso directo para el cual se debe hacer uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en la Terminal.
- k. Coordinar con las autoridades competentes para que en ejercicio de sus funciones y atribuciones legales no se produzcan retrasos en las operaciones.

- l. Adoptar todas las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible en aquellos casos en que la prestación del servicio se vea interrumpida por hechos constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor.
- m. Contar con ventanillas o sitios de atención al Usuario.

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios

Además de las obligaciones especiales que la norma consagre para una actividad específica, son obligaciones de los operadores portuarios a más de las establecidas en las normas, las siguientes:

- a. Prestar sus servicios en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad y continuidad, a fin de garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas del día, los 7 días de la semana y todos los días del año. Por lo tanto garantizaran que su esquema de operación será de continuo y 24*7.
- b. Estar inscrito y registrado ante la Superintendencia de Transporte, manteniendo dicho registro vigente y actualizado en todo momento.
- c. Presentar el Certificado de Existencia y Representación Legal en la primera semana de abril de cada año una vez efectuada la renovación del registro mercantil o cuando la Terminal solicite la actualización de los datos de los Usuarios.
- d. Solicitar y obtener autorización del Terminal para la prestación del servicio, autorización que se otorgará de acuerdo con la capacidad de las instalaciones portuarias y las necesidades operativas del mercado a los previsto en el contrato de concesión suscrito con la Nación, atendiendo los criterios de seguridad, eficiencia y productividad del Terminal, además de los estándares internacionales y la normatividad colombiana.
- e. Firmar contrato con el Terminal donde se estipulen las condiciones operativas, técnicas administrativas y económicas de la prestación del servicio que el operador portuario pretende prestar, o en su defecto se acogerá a los Términos y Condiciones comerciales generales dispuestos por el Terminal.
- f. Diligenciar el formato de solicitud de registro establecido por el Terminal anexando los documentos que dicho formato establezca.
- g. Presentar la Licencia de Explotación Comercial expedida por la DIMAR cuando ella proceda para el servicio que se pretende prestar y mantener la misma vigente.
- h. Presentar el Registro Único Tributario (RUT) y mantener el mismo actualizado.
- i. Presentar copia del Número de Identificación Tributaria (NIT)
- j. Presentar, cuando ello sea procedente, autorización del Ministerio de Trabajo para laborar horas extras.
- k. Designar la persona enlace entre el Terminal y el operador portuario, anexando copia de la Cedula de Ciudadanía de la misma, así como toda su información de contacto y mantener la misma actualizada en todo momento.
- l. Cumplir con todas las obligaciones inherentes a seguridad social, ARL, EPS, AFP y Caja de Compensación, así como todas y cada una de las obligaciones laborales en relación con el personal que designe para el desarrollo de la actividad en el Terminal, debiendo entregar copia al Terminal del pago de dichos aportes dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha en que se efectúe el pago, so pena de negarse el ingreso del personal al Terminal.

- m. Dentro de los cinco (5) primeros días de cada mes, entregar copia al Terminal del pago de los aportes parafiscales y de todo aquel aporte que establezca la norma, los cuales podrán ser verificados por el Terminal en cualquier momento, so pena de negarse el ingreso del personal al Terminal.
- n. Cada trabajador del operador portuario o persona que preste sus servicios a un operador portuario debe contar con un certificado de competencia en las labores que va a desarrollar en el Terminal, certificado emitido por entidad o autoridad competente, siempre que ello sea procedente.
- o. De ser exigible según la actividad a desempeñar, contar con el certificado de trabajo en altura expedido por una entidad reconocida.
- p. En caso de que el operador portuario utilice personal contratado bajo un régimen diferente al laboral, entregar el Terminal copia del contrato firmado con la empresa o la persona contratista. El operador portuario es solidariamente responsable con el subcontratista que contrate y eximirá de responsabilidad a la Terminal frente a hechos o actos que realicen los funcionarios o contratistas del operador portuario.
- q. Realizar verificación de antecedentes al personal que ingreso al Terminal y cuando el Terminal lo requiera presentar copia del certificado de antecedentes judiciales expedido por la Policía Nacional en relación con: 1) Representante Legal y sus suplentes; 2) Socios excepto cuando se trate de una sociedad anónima en la que no se puedan identificar sus accionistas; 3) Miembros principales y suplentes de junta directiva; 4) Subcontratistas del operador portuario; 5) Trabajadores o empleados del operador portuario que participaran en las operaciones en el Terminal. Asimismo cumplirán lo dispuesto por el Código de Ética del Terminal así como sus programas SARLAFT y SIPLAFT o aquel que aplique
- r. Presentar la relación de los equipos, elementos y aparejos con los que presta el servicio de operación portuaria, anexando, según proceda: 1) tarjeta de propiedad; 2) contrato de arriendo; 3) revisión técnico mecánica; 4) licencias de explotación comercial; 5) licencia de la actividad que se presta; 6) permiso de operación; 7) certificados de inspección emitidos por entidad competente y reconocida por autoridad colombiana cuando a ello hubiere lugar; 8) certificados de navegabilidad y seguridad emitidos por entidad competente y reconocida por autoridad colombiana cuando a ello hubiere lugar; 9) licencia ambiental otorgada por la entidad competente cuando la actividad a desarrollar por parte del operador portuario así lo requiera; 10) registro ICA o de la autoridad competente cuando así se requiera; 11) cualquier otra certificación, permiso, licencia y/o dispensa del orden nacional, departamental y municipal que corresponda según la actividad a realizar en el Terminal. En el evento de cambio, modificación y/o transformación de los equipos, elementos y aparejos deberá informarlo con por lo menos cuarenta y ocho (48) horas de anticipación a la operación de los equipos anexando la documentación pertinente de acuerdo a esta obligación.
- s. Mantener vigente la documentación de los equipos, elementos y aparejos con los que presta el servicio de operación portuaria.
- t. Entregar copia del manual de procedimiento para la prestación de los servicios que presta en el Terminal.
- u. Entregar copia del programa de salud ocupacional y mantener actualizado el mismo.
- v. Entregar copia del programa de capacitación del personal y mantener actualizado el mismo.
- w. Entregar copia del plan de continuidad del negocio de sus servicios en el Terminal.

- x. Contar con los elementos necesarios para prestar el servicio dentro del Terminal. Asimismo, deberán garantizar contar con un stock de dichos elementos necesarios de al menos 1 semana de operación continua. Esto podrá ser verificado por el Terminal en cualquier momento. En caso de ausencia de dichos elementos, el Terminal trasladará la responsabilidad a dicho operador de cualquier reclamación o daño que se genere con ocasión a la falla del Operador en este acápite.
- y. Cumplir con el procedimiento de autorización de ingreso a la instalación portuaria del Terminal.
- z. Informar la aceptación o desistimiento de una operación en la instalación portuaria del Terminal.
- aa. Informar, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a sucedido el hecho, sobre el retiro o desvinculación del personal previamente registrado devolviendo el original del carnet o identificación.
- bb. El Operador Portuario será responsable de todos los daños o pérdidas de carga, demoras o/y obstrucciones de la operación de SPIA, daños en las instalaciones de SPIA o daños a terceros, que resulten de su gestión y por cualquier incumplimiento, falta o negligencia en la prestación de sus servicios, ya sea por parte de su Personal y contratistas. Así mismo, cualquier error u omisión en la prestación del servicio por parte del CONTRATISTA será asumida a su propio costo y responsabilidad.
- cc. Constituir y mantener vigentes, con cuantía actualizada anualmente o según lo haya previsto el contrato de operación portuaria, pólizas de seguros con una compañía de seguros reconocida por la Superintendencia Financiera de Colombia, o quien haga sus veces, o, con un Club de Protección e Indemnización (P&I Club) que previamente haya acreditado a satisfacción ante la DIMAR, su solvencia económica y la constitución de un representante, agente o apoderado permanente en Colombia, que comprende las siguientes coberturas: 1) responsabilidad civil contractual y extracontractual en donde el asegurado y beneficiario sean los terceros, Usuarios, carga y el Terminal; 2) pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal en donde el asegurado y beneficiario sean los terceros y el Terminal; 3) contaminación en donde el asegurado y beneficiario sean la Nación, terceros en general y el Terminal marítimo. La presentación de la póliza debe hacerse junto con los términos y condiciones de la misma, así como con el certificado de pago de la prima. El valor de cada una de las coberturas será establecido por el Terminal para cada actividad objeto de operación portuaria y publicado en la página web oficial del Terminal, quien se reserva el derecho de cambiar los montos objeto de cobertura.
- dd. SPIA suscribió acuerdos de consulta previa con las comunidades de Cuenca Baja del Rio Calima, Comunidad Negra de La Brea, Comunidades Negras de Caucana, Gamboa, Citronela, Córdoba y San Cipriano (los "Acuerdos de Consulta Previa") en virtud de los cuales SPIA se obligó, entre otras cosas, a la contratación de mano de obra local, para la ejecución del proyecto portuario, dentro de los cuales quedó contemplada la obligación de contratar personal respetando la siguiente distribución porcentual de mano de obra calificada (MOC) o de mano de obra no calificada (MONC) que el Operador Portuario deberá cumplir también. Para ello deberá asegurar que se ha agotado el proceso de selección y verificación de la disponibilidad de aspirantes provenientes de este sector a través del Comité de Empleo que coordina el área social de SPIA:

MONC (Mano de Obra No Calificada)	MOC (Mano de Obra Calificada)
80% Comunidades	50% Comunidades
20% Área de Influencia Buenaventura	50% Foráneos

- ee. Cumplir con el Código de Ética de SPIA y contar con política de tratamiento de datos personales, políticas y procedimientos en relación con la administración de los riesgos para prevenir las actividades conexas con el lavado de activos, financiación del terrorismo y corrupción.
- ff. Garantizar que el origen de sus recursos no ha provenido ni proviene directa o indirectamente de alguna actividad ilícita de las contempladas en las leyes estatales, internacionales o nacionales, en especial en el código penal o en cualquier otra norma que lo modifique o adicione, como a su vez tampoco proviene de alguna actividad ilícita de las contempladas en estatuto penal de nación extranjera, en especial de actividades relacionadas con narcotráfico o lavado de activos.
- gg. Garantizar que el Operador Portuario, ni sus accionistas y/o socios que la conforman, ni los directores, ni los empleados, ni la persona que controle o sea controlado por dicha parte se encuentran vinculados: Por la Oficina para el Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América (OFAC, por su sigla en inglés) en su lista de los Traficantes de Narcóticos Especialmente Designados del Departamento del Tesoro (SDNT, por su sigla en inglés), también conocida como la "Lista Clinton", o en cualquier otra lista similar a esta publicada por cualquier gobierno. Por cualquier tribunal nacional, extranjero o militar o por la Fiscalía General de la Nación en procesos relacionados con actividades tales como transporte, tráfico, procesamiento o comercialización de sustancias ilícitas, el lavado de activos o similares y/o conexos, terrorismo y/o similares. Para esto, el Terminal podrá solicitar información adicional al momento de vinculación que incluya listas de últimos beneficiarios, entre otros.
- hh. Que él, ni sus accionistas o socios que la conforman, o sus Partes Relacionadas, ni su Personal están relacionados de cualquier forma o han prestado apoyo o financiación con grupos armados al margen de la ley o con grupos cuyas conductas son calificadas como terrorismo y/o similares por cualquier gobierno.
- ii. Cumplir con los requerimientos biosanitarios exigidos por la autoridad competente y por el Puerto Aguadulce para el trabajo de Personal al interior del terminal portuario y sus inmediaciones.
- jj. Los usuarios deberán garantizar condiciones de seguridad de la información e informática para el acceso a las plataformas de agendamiento de citas o portal, esto incluye, sin limitarse, a la protección de los usuarios y contraseñas asignadas para el manejo de información por parte de cada Usuario. Es responsabilidad de cada usuario la salvaguarda de sus datos como usuarios y contraseñas. El mal uso de éstas será atribuido única y exclusivamente al Usuario.
- kk. En general cumplir con todas y cada una de las normas aplicables, así como con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

- a. El armador de toda nave, tren de remolque y/o artefacto naval de bandera extranjera que arribe al Terminal portuario debe tener un agente marítimo acreditado en el país.

- b. Toda empresa operadora de nave y/o de transporte marítimo debe nominar por escrito el agente marítimo que representará a la empresa en Colombia.
- c. Además de las obligaciones especiales que las normas consagren, son obligaciones de las agencias marítimas, las siguientes:
 - i. Contar con la Licencia de Explotación Comercial vigente para el puerto de Buenaventura.
 - ii. Atender buques cuyo tonelaje corresponda al autorizado en la Licencia de Explotación Comercial.
 - iii. Registrarse ante el Terminal.
 - iv. Representar al armador en todas las relaciones referentes a los contratos de transporte marítimo y todos los efectos relacionados con la nave y su operación en el Terminal.
 - v. Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval en puerto.
 - vi. Hacer entrega, cuando a ello haya lugar, a la autoridad aduanera y a órdenes del destinatario las mercancías transportadas por la nave, tren de remolque y/o artefacto naval.
 - vii. Representar ante el Terminal al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval objeto de agenciamiento marítimo.
 - viii. Responder solidariamente con el armador y el capitán por toda clase de obligaciones relativas a la nave, tren de remolque y artefacto naval agenciado que contraigan éstos para con el Terminal.
 - ix. Comunicar dentro de los avisos de arribo la información correspondiente a las cantidades y tipo de desechos / residuos de carga de acuerdo con cada anexo del convenio Marpol 73/78.
 - x. Coordinar la visita de autoridades a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval.
 - xi. Informar el arribo del buque, tren de remolque y/o artefacto naval, así como la prioridad requerida de ser ella procedente.
 - xii. Informar antes el arribo del buque como mínimo: *dead weight tonnage*, calado y *load line* a proa y popa.
 - xiii. Informar las condiciones de arribo de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval lo cual involucra necesariamente dar a conocer los tipos de servicios que serán requeridos para éstos y su carga.
 - xiv. Informar los requerimientos que *a priori* le hayan sido comunicados a él por el capitán de la nave o su armador, así como por el tren de remolque y/o artefacto naval, referentes a éstos y la carga, así como el apoyo logístico requerido para la adecuada prestación del servicio portuario.
 - xv. Informar el nombre del (los) operador(es) portuario(s) que prestaran sus servicios a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval, así como a la carga, de ser ello procedente.
 - xvi. Informar en relación con las mercancías peligrosas y potencialmente contaminantes a bordo de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval objeto de agenciamiento, indicando los detalles de la carga, empaque, peso, volumen, ubicación en el buque / tren de remolque y/o artefacto naval, embarcador y destinatario.
 - xvii. Presentar la documentación procedente en relación con el buque y la carga.

- xviii. Registrar a sus empleados, agentes y/o dependientes a fin de proceder a su carnetización.
- xix. Coordinar el zarpe de la nave.
- xx. Enrolarse y cumplir junto con sus empleados, agentes y/o dependientes el reglamento de seguridad industrial y demás reglamentos que le sean aplicables.
- xxi. Pagar, de ser exigible, el valor de las tarifas por los servicios portuarios recibidos por la nave, tren de remolque y/o artefacto naval.
- xxii. Atender las reuniones de programación que con fines de coordinación y alistamiento se adelantan en el Terminal.
- xxiii. Informar la empresa de practica que prestará el servicio.
- xxiv. En general cumplir con todas y cada una de las normas aplicables, así como con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.
- xxv. Cumplir con el Código de Ética de SPIA y contar con política de tratamiento de datos personales, políticas y procedimientos en relación con la administración de los riesgos para prevenir las actividades conexas con el lavado de activos, financiación del terrorismo y corrupción.
- xxvi. Garantizar que el origen de sus recursos no ha provenido ni proviene directa o indirectamente de alguna actividad ilícita de las contempladas en las leyes estatales, internacionales o nacionales, en especial en el código penal o en cualquier otra norma que lo modifique o adicione, como a su vez tampoco proviene de alguna actividad ilícita de las contempladas en estatuto penal de nación extranjera, en especial de actividades relacionadas con narcotráfico o lavado de activos.
- xxvii. Garantizar que la entidad, ni sus accionistas y/o socios que la conforman, ni los directores, ni los empleados, ni la persona que controle o sea controlado por dicha parte se encuentran vinculados: Por la Oficina para el Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América (OFAC, por su sigla en inglés) en su lista de los Traficantes de Narcóticos Especialmente Designados del Departamento del Tesoro (SDNT, por su sigla en inglés), también conocida como la "Lista Clinton", o en cualquier otra lista similar a esta publicada por cualquier gobierno. Por cualquier tribunal nacional, extranjero o militar o por la Fiscalía General de la Nación en procesos relacionados con actividades tales como transporte, tráfico, procesamiento o comercialización de sustancias ilícitas, el lavado de activos o similares y/o conexas, terrorismo y/o similares. Para esto, el Terminal podrá solicitar información adicional al momento de vinculación que incluya listas de últimos beneficiarios, entre otros.
- xxviii. Que él, ni sus accionistas o socios que la conforman, o sus Partes Relacionadas, ni su Personal están relacionados de cualquier forma o han prestado apoyo o financiación con grupos armados al margen de la ley o con grupos cuyas conductas son calificadas como terrorismo y/o similares por cualquier gobierno.
- xxix. Los usuarios deberán garantizar condiciones de seguridad de la información e informática para el acceso a las plataformas de agendamiento de citas o portal, esto incluye, sin limitarse, a la protección de los usuarios y contraseñas asignadas para el manejo de información por parte de cada Usuario. Es responsabilidad de cada usuario la salvaguarda de sus datos como usuarios y contraseñas. El mal uso de éstas será atribuido única y exclusivamente al Usuario.

1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la Terminal portuaria

Además de las obligaciones de ley, todo Usuario que ingrese al Terminal está obligado a:

- a. Registrarse ante el Terminal cumpliendo con los requisitos exigidos por éste.
- b. Cumplir con los requisitos de seguridad industrial, administrativos, técnicos, de seguridad física y operativos establecidos por el Terminal.
- c. Cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades que tengan injerencia en la normatividad del Terminal y sus operaciones.
- d. Cumplir con los convenios, certificaciones, protocolos y acuerdos internacionales ratificados por Colombia.
- e. Por el solo hecho de su ingreso y desplazamiento en las instalaciones portuarias del Terminal, todo usuario, sus empleados, agentes y/o dependientes, además de las normas, entienden y aceptan los términos de este Reglamento y de los protocolos y políticas incluidas en la página web del Terminal www.puertoaguadulce.com.
- f. Abstenerse de embarcar o desembarcar, por el muelle o cualquier otro sitio de acceso al Terminal, mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de cualquier naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes y el Terminal.
- g. Cumplir, cuando ello sea procedente, con las disposiciones expedidas por la Superintendencia de Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR -, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN -, autoridades de policía, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos - INVIMA -, el Instituto Colombiano Agropecuario - ICA -, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA -, PBIP, UIAF y demás normas o autoridades con funciones específicas en las actividades portuarias y de comercio exterior.
- h. Encontrarse previa y plenamente identificado y registrado y autorizado para su ingreso al Terminal y a efectos de realización de actividades en éste.
- i. Mantener la confidencialidad de la información suministrada por el Terminal, siendo dicha información utilizada exclusivamente para el uso que fue suministrada, salvo las excepciones de ley.
- j. Designar, cuando ello sea procedente, un coordinador con el Terminal, coordinador con capacidad para supervisar y tomar decisiones en el desarrollo de las operaciones.
- k. Cumplir con las normas de seguridad y procedimientos en las operaciones portuarias del Terminal establecidas en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).
- l. Cumplir con las normas establecidas por el Terminal a efectos de entrada y/o salida de mercancías y de personas.
- m. Contar con la autorización por parte de la coordinación del Terminal a efectos de la entrada y/o salida de elementos requeridos para la operación.
- n. Cumplir con los requerimientos de ciberseguridad y resguardar y custodiar los datos de autenticación, datos operativos, usuarios y contraseñas para ingresar a los sistemas y/o portal de citas del Terminal. Se prohíbe compartir datos de usuarios y claves o identificaciones para el ingreso a los sistemas del Terminal. La custodia y uso de los Datos de Autenticación y Datos Operativos es exclusivamente su responsabilidad y cualquier acceso no autorizado a estos por parte de terceros se entiende que le es

imputable. En consecuencia, el Usuario deberá responder ante SPIA y ante terceros por todos los daños y perjuicios que la falta de veracidad o uso no autorizado de los Datos Operativos pueda causar a SPIA y/o a terceros.

- o. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones aduaneras y de zona franca, previstas en las normas, en todos los aspectos relacionados con el cargue y el descargue, almacenamiento, entrega y recibo de las mercancías, entrada y salida de las mismas de las instalaciones portuarias, inspecciones y en general cualquier operación que se desarrolle en las instalaciones del Terminal.
- p. Ajustar el procedimiento de manipulación de la carga al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).
- q. Cumplir con el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) reglamentario del Capítulo XII del Convenio SOLAS 74/78 aprobado por Colombia mediante Ley 8 de 1980.
- r. Entregar a la empresa de transporte y al Terminal, con veinticuatro (24) horas de anticipación a la operación, el número IMO del tipo de mercancía peligrosa de acuerdo con Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- s. Cumplir con lo establecido en la Resolución 0001 del 8 de enero de 2015 y demás normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan, mediante la cual se unificó y actualizó la normatividad expedida por el Consejo Nacional de Estupefacientes sobre el control de sustancias y productos químicos que pueden ser utilizados o destinados, directa o indirectamente en la extracción, transformación y refinación de drogas ilícitas.
- t. Dar estricto cumplimiento a las normas nacionales y convenios internacionales ratificados por Colombia sobre protección al medio ambiente, así como la Licencia Ambiental número 1159 del 10 de noviembre de 2000 y su modificación 1762 del 9 de octubre de 2008 y todas aquellas que las modifiquen, adicionen, aclararen o complementen, y el Plan de manejo Ambiental de la Terminal las cuales forman parte integral de este Reglamento.
- u. Abstenerse de exhibir, portar o disparar armas de fuego, salvo: a) las de uso privativo de las fuerzas armadas en servicio activo y en ejercicio de sus funciones; b) las de uso de los funcionarios de la empresa de seguridad que presta sus servicios al Terminal en virtud de las disposiciones legales que la regulan y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada; c) las del esquema de seguridad del Terminal debidamente autorizados por el Gerencia General y registrados ante la Gerencia de Seguridad o quien haga sus veces.
- v. Abstenerse del tráfico, posesión, consumo y/o almacenamiento de sustancias psicotrópicas o que produzcan dependencia física o psíquica. El Terminal se reserva la facultad de realizar pruebas de manera aleatoria y restringir el acceso al Terminal de aquellas personas que se encuentren bajo los efectos de estas sustancias.
- w. Abstenerse de ingresar bajo los efectos de bebidas alcohólicas y/o consumir las mismas al encontrarse en el Terminal. El Terminal se reserva la facultad de realizar pruebas de manera aleatoria y restringir el acceso al Terminal de aquellas personas que se encuentren bajo los efectos de estas sustancias.
- x. Abstenerse de tomar registros fotográficos dentro de las instalaciones del Terminal sin la autorización previa por parte del Gerente de Seguridad de SPIA. El Terminal se reserva la facultad de restringir el acceso al Terminal de aquellas personas que lleven a cabo esta conducta.

- y. Abstenerse de realizar lavado de vehículos y/o equipos dentro de las instalaciones del Terminal.
- z. Cumplir con el nivel de protección en que se encuentre el Terminal en virtud el PBIP.
- aa. Cumplir con los protocolos que hacen parte integral de este Reglamento y de las políticas y protocolos que se encuentren publicadas en la página web www.puertoaguadulce.com.
- bb. Cumplir con las normas sobre circulación de personas y vehículos. No se permitirá la circulación de personas en áreas restringidas.
- cc. No se permitirá circular por sitios diferentes a los previamente autorizados
- dd. No se permitirá utilizar el terminal como medio para salir por un acceso diferente al que ingresó sin previo aviso ni autorización
- ee. Abstenerse de utilizar equipos móviles, tales como celulares, radio teléfonos o equivalentes al mismo tiempo que se conduce al interior del Terminal o cuando se transite por zonas operativas.
- ff. Adoptar las medidas necesarias para evitar accidentes.
- gg. Cumplir con los horarios establecidos y autorizados para permanecer dentro del terminal.
- hh. Portar los implementos de seguridad personal inherentes a la actividad que realice.
- ii. Respetar la velocidad máxima permitida para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades en el Terminal, la cual está establecida en 30 Km/h.
- jj. Acatar las instrucciones del personal del Terminal a efectos de desplazamiento dentro de la instalación portuaria respetando las señales de tránsito peatonal y vehicular.
- kk. Solicitar autorización para ingreso de visitantes. Adicionalmente, no se permitirá que en vehículos externos al Terminal ingresen personas en las cabinas o en las partes posteriores o anteriores de los vehículos.
- ll. Contar con vehículos en adecuadas condiciones de operación y seguridad. Para los tractocamiones que ingresen al Terminal, se podrá exigir que el número de placa sea colocado en la parte superior de la cabina (techo) con dimensiones de 660mm de largo, por 330 de ancho, de acuerdo con los previsto por la Resolución 002999 del 19 de mayo de 2003 del Ministerio de Transporte.
- mm. Encontrarse a paz y salvo por concepto de los servicios portuarios.
- nn. Hacer uso adecuado, razonable y eficiente de las instalaciones portuarias, así como de las herramientas tecnológicas que el terminal pone a disposición de los usuarios. Para aquellas conductas que incumplan este deber se aplicara el procedimiento dispuesto para el cobro de los recursos que el terminal ha dispuesto para que los usuarios hagan uso de las instalaciones, equipos y herramientas tecnológicas. Dicho procedimiento estará debidamente publicado en su pagina web.
- oo. Recoger, dentro de la hora siguiente a la finalización de la operación, las basuras, materiales de desechos, empaques, residuos y cualquiera otro material o elemento que se generen en el desarrollo de la operación.
- pp. Atender a toda solicitud de servicio portuario adicional relacionada con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación realizada por los Usuarios del puerto a costo del solicitante o requerida / activada por la autoridad competente.
- qq. El incumplimiento a cualquiera de las obligaciones aquí previstas dará lugar a la suspensión del servicio y/o ingreso solicitado al puerto, reanudándose una vez que el motivo o causa que originó la suspensión haya sido superado a discreción del Terminal.

- rr. Cumplir con el Código de Ética de SPIA y contar con política de tratamiento de datos personales, políticas y procedimientos en relación con la administración de los riesgos para prevenir las actividades conexas con el lavado de activos, financiación del terrorismo y corrupción.
- ss. Garantizar que el origen de sus recursos no ha provenido ni proviene directa o indirectamente de alguna actividad ilícita de las contempladas en las leyes estatales, internacionales o nacionales, en especial en el código penal o en cualquier otra norma que lo modifique o adicione, como a su vez tampoco proviene de alguna actividad ilícita de las contempladas en estatuto penal de nación extranjera, en especial de actividades relacionadas con narcotráfico o lavado de activos.
- tt. Garantizar que ni la entidad, ni sus accionistas y/o socios que la conforman, ni los directores, ni los empleados, ni la persona que controle o sea controlado por dicha parte se encuentran vinculados: Por la Oficina para el Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América (OFAC, por su sigla en inglés) en su lista de los Traficantes de Narcóticos Especialmente Designados del Departamento del Tesoro (SDNT, por su sigla en inglés), también conocida como la "Lista Clinton", o en cualquier otra lista similar a esta publicada por cualquier gobierno. Por cualquier tribunal nacional, extranjero o militar o por la Fiscalía General de la Nación en procesos relacionados con actividades tales como transporte, tráfico, procesamiento o comercialización de sustancias ilícitas, el lavado de activos o similares y/o conexos, terrorismo y/o similares. Para esto, el Terminal podrá solicitar información adicional al momento de vinculación que incluya listas de últimos beneficiarios, entre otros.
- uu. Que él, ni sus accionistas o socios que la conforman, o sus Partes Relacionadas, ni su Personal están relacionados de cualquier forma o han prestado apoyo o financiación con grupos armados al margen de la ley o con grupos cuyas conductas son calificadas como terrorismo y/o similares por cualquier gobierno.
- vv. Los usuarios deberán garantizar condiciones de seguridad de la información e informática para el acceso a las plataformas de agendamiento de citas o portal, esto incluye, sin limitarse, a la protección de los usuarios y contraseñas asignadas para el manejo de información por parte de cada Usuario. Es responsabilidad de cada usuario la salvaguarda de sus datos como usuarios y contraseñas. El mal uso de éstas será atribuido única y exclusivamente al Usuario.

1.6. Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP)

El Terminal, cumpliendo normas internacionales, está certificado bajo las normas internacionales PBIP y mantendrá vigentes dicha certificación. Todo su personal y quienes operan en el Terminal, deberán tener capacitación en la norma y evaluación del desempeño de sus labores con dichas normas, para el caso del personal con responsabilidades directas en seguridad deberán tener acreditado el curso OMI 3.24. Así mismo, para el personal que realicen actividades en el terminal y no tenga responsabilidades directas en seguridad, deberán recibir el curso OMI 3.25 "formación en sensibilización sobre protección para todo el personal de la instalación portuaria" dentro de estos, los conductores de tractocamiones externos, operadores de equipos portuarios, personal que participa en las operaciones logísticas con la mercancía dentro del terminal.

Toda nave de tráfico internacional que recale en el Terminal así como el mismo Terminal deben cumplir con lo prescrito en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP / ISPS) emanado del Convenio SOLAS 74/78 aprobado por Ley 8 de 1980, el cual tiene como propósito brindar normas tendientes a evaluar las potenciales amenazas de terrorismo y narcotráfico - a fin de evitar que a través de los buques, tripulantes, carga e instalaciones portuarias se realicen atentados o afecten de cualquier manera la seguridad del puerto.

Por tanto, los armadores deberán designar a bordo un oficial de protección y a su turno el Terminal designará el suyo propio con el propósito de trazar los pertinentes planes de contingencia referentes a la protección y prevención de potenciales actos terroristas o transporte ilícito de mercancías prohibidas a bordo o uso del Terminal para tales propósitos.

El Terminal no prestará servicios a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval que no cuente a bordo con el plan de protección y el certificado internacional para la protección de buques - PBIP -, salvo que medie orden de autoridad competente y/o este de por medio la seguridad en la navegación y/o de la vida humana en el mar.

A su turno, toda nave, tren de remolque y/o artefacto naval de tráfico internacional que recale en el Terminal debe presentar el Certificado de Gestión de Seguridad emanado del Convenio SOLAS 74/78 regla IX/4, convenio aprobado por Colombia mediante Ley 8 de 1980, el cual demuestra la aptitud del buque en relación con la seguridad de la navegación y prevención de la contaminación.

En virtud del numeral 4.38 de la Parte B del Código PBIP que trata sobre orientaciones sobre las disposiciones del Capítulo XI-2 del Anexo del Convenio SOLAS 74/78 en relación con la protección a las embarcaciones, las de los pilotos prácticos y remolcadores que se consideran incluidas entre los bienes y la infraestructura que deberán ser materia de protección por cuanto prestan servicios del Terminal.

2. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

La Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. – SPIA – fue constituida con domicilio principal en Buenaventura, Colombia, mediante Escritura Pública número 184 de fecha 12 de febrero de 1996 de la notaría 2ª de esa ciudad, inscrita en la Cámara de Comercio de esa ciudad el 16 de febrero del mismo año, bajo el número 69 del libro IX. El término de la empresa será hasta diciembre 31, 2099; sin perjuicio de lo anterior, este término podrá ser prolongado antes de su vencimiento, por decisión de la Asamblea General de Accionistas.

SPIA es una empresa comerciante del régimen de empresas con naturaleza de Puerto de acuerdo con la Ley 01/1991. Su organización y operación es regida por las provisiones de sus reglamentos y si careciera alguna provisión de manera explícita, sería regida también por la ley comercial de la República de Colombia.

Con la Resolución 382 de junio 22 de 2007 se le otorgó a SPIA propietaria y operadora del Terminal una Concesión Portuaria sobre una zona de uso público.

Mediante el Contrato de Concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007 suscrito con el Instituto Nacional de Concesiones – INCO (actualmente ANI) –, SPIA adquirió el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las Playas, Terrenos de Bajamar y Aguas Accesorias y de Maniobra, descritos en la cláusula segunda del contrato por el término de 30 años.

El Terminal es de Servicio Público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios portuarios a carga general suelta y carga en contenedores, cargas especiales y de proyecto, carbón y graneles secos.

Así mismo, el Terminal cumple con sus obligaciones legales y societarias, con una organización administrativa propia de este tipo de negocio.

La planeación, Programación y Control Operativo del Terminal, está a cargo de la Gerencia de Operaciones del Terminal, con los funcionarios asignados a las diferentes actividades, de tal manera que se garantice la solución de las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones.

Por otra parte, para efectos operativos, la administración del Terminal ha decidido especializar la operación del Terminal, separando la misma en dos zonas o Sub-Terminales especializados de la siguiente manera:

Zona 1 o Terminal de Gráneles sólidos, Carbón y Carga General: Área para operación de Gráneles secos y carga general suelta a cargo del Operador Portuario Compas Buenaventura.

Zona 2 o Terminal de Contenedores. Área para la operación de contenedores, carga general suelta y cargas especiales o de proyecto.

Para los efectos de dicha operación y con el objeto de buscar la mayor eficiencia en ella, Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (SPIA) ha formalizado un contrato de operación con el Operador Portuario Compas S.A Buenaventura para que esta compañía, especializada en el manejo de graneles sólidos, carbón y carga general suelta, lleve a cabo la operación de la Zona 1 del Terminal. La Zona 2 del mismo será operada directamente por SPIA.

Para efectos del modelo de administración y operación del muelle de graneles y carbón, se tendrá en cuenta que el operador designado es la Compañía de Puerto Asociados COMPAS quien opera dentro de la concesión de SPIA.

Por último, SPIA cuenta con todas las autorizaciones ambientales para su operación, conforme a los siguientes antecedentes:

Por medio de la Resolución No. 1159 del 10 de noviembre de 2000, la Resolución No. 1762 del 9 de octubre de 2008 y la Resolución No. 0981 del 28 de mayo de 2009 expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente (Hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible), se otorgó Licencia Ambiental a la Sociedad Portuaria Promotora Puerto Industrial Aguadulce S.A. (hoy Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. – SPIA), para el proyecto de Construcción y Operación de un Puerto Multipropósito en el Sector de Aguadulce, Bahía de Buenaventura, jurisdicción del municipio de Buenaventura, departamento del Valle del Cauca.

Mediante la Resolución No. 1795 del 18 de septiembre de 2009 el hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Sostenible aclaró el artículo cuarto de la Resolución No. 1762 del 9 de octubre de 2008, en el sentido de autorizar la construcción de la infraestructura prevista para la Segunda Fase o Fase 2 del proyecto, la cual contempla la construcción de un muelle longitudinal de 300 metros de largo por 52 metros de ancho y la construcción de una pasarela de acceso al muelle longitudinal de 196 metros de longitud y 18,5 metros de ancho.

2.2. Funciones del Terminal o sociedad portuaria

Las siguientes son las principales funciones del Terminal, como Administrador y Beneficiario de la concesión:

- a. Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura y la superestructura portuaria y la línea de atraque.
- b. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada.
- c. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que soliciten los Usuarios dentro de la instalación portuaria, dentro de la línea de negocios del Terminal.
- d. Comercializar y promocionar a todo nivel los servicios que presta el Terminal.
- e. Definir las políticas de calidad administrativa, operativa, técnica y comercial del Terminal.
- f. Inspeccionar, cuando las condiciones lo ameriten, la carga y establecer el estado en que se encuentre antes de ser desembarcada y/o embarcada o después de estar estibada a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio.

- g. Generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades del Terminal.
- h. Prestar un servicio público, eficiente y seguro.
- i. Maximizar la adecuada utilización del espacio en el Terminal.
- j. Presentar los informes que requiera la Superintendencia de Transporte dentro de los términos de la ley.
- k. Invertir en el mejoramiento de la infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidades a los Usuarios y mejorar la eficiencia del Terminal, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión.
- l. Operar el Terminal dentro de los estándares de operación internacional.
- m. Publicar y actualizar las tarifas que ordena la Superintendencia de Transporte.

Para efectos de las funciones del operador portuario Compas Buenaventura, se tendrán en cuenta:

- a. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de las instalaciones portuarias a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.
- b. Construir, modificar, operar y explotar las instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros.
- c. Prestar los servicios portuarios por si o a través de terceros.
- d. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación.
- e. Administrar, mantener, coordinar y hacer cumplir las disposiciones sobre eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias, la vigilancia para la seguridad de las mismas y de las cargas, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las facultades de las autoridades competentes.
- f. Percibir, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente o a través de terceros, así como por las demás actividades comerciales que realicen
- g. Proporcionar la información estadística portuaria a los organismos y autoridades competentes. Asegurar el cumplimiento de las normas y procedimientos que garanticen la integridad de las personas, la carga, las instalaciones, las motonaves y el medio ambiente.

2.3. Administración

2.3.1. *Modelo de administración y operación de Puerto Aguadulce*

La infraestructura del puerto comprende la zona de uso público entregada en concesión a través del contrato de concesión portuaria N° 10 suscrito el 28 de diciembre de 2007 y sus respectivos otrosíes por el término de 30 años, el cual contempla un acceso marítimo y un acceso terrestre.

El (i) el acceso marítimo comprende el Canal de Acceso y áreas de aproximación marítima contenidas en la carta de navegación 154 de la ciudad-puerto de Buenaventura, mientras que

(ii) el acceso terrestre lo integra la vía de acceso a Puerto Aguadulce (SPIA), el cual se encuentra localizado en el Km. 20.770 o punto de entrada a la Península de Aguadulce.

Esta concesión fue otorgada con base en la reglamentación portuaria que privatizó la gestión y administración de puertos y Terminales de carga marítima expedida a través de la Ley 1ª de 1991 o Estatuto Portuario Colombiano.

Se trata de un puerto multipropósito moderno con capacidad para prestar servicio público de cargue y descargue de mercancías a través de dos Terminales especializadas.

Tiene instaladas y en operación un sistema de grúas pórtico, grúas RTG, grúas tipo tolva, mecanismos de bandas transportadoras, reach stackers, entre otros equipos de arrastre que constituyen bienes portuarios por destinación. La instalación portuaria tiene capacidad para atender carga en buques portacontenedores de última generación Panamax y Super postpanamax.

Para el servicio de muellaje el Terminal cuenta actualmente con mil setenta y cinco (1075) metros de longitud (longitud preliminar) y tendrá una longitud final de mil ciento cincuenta (1150) metros al completar la Segunda Fase o Fase 2 del proyecto, conforme a lo autorizado por el contrato de concesión portuaria No. 010 de 2007, con sus respectivos otrosíes, y la Licencia Ambiental vigente otorgada a SPIA, (para la Fase 2 ver el ARTÍCULO SEGUNDO de la Resolución No. 1762 del 09 de octubre de 2008 aclarada por el ARTÍCULO CUARTO de la Resolución No. 1795 del 18 de septiembre de 2009 ambas expedidas por el hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Sostenible), longitud que se encuentra distribuida de la siguiente manera:

Muelle No. 1 para graneles sólidos y carbón. Este muelle fue construido durante la Primera Fase o Fase 1 del proyecto y cuenta con una extensión de doscientos cincuenta (250) metros de longitud.

Muelle No. 2 para cargue y descargue de contenedores. Este muelle fue construido durante la Primera Fase o Fase 1 del proyecto y cuenta con una extensión de seiscientos (600) metros de longitud.

Muelle No. 3 para cargue y descargue de contenedores. Este muelle es el objeto de la Segunda Fase o Fase 2 y actualmente cuenta con doscientos veinticinco (225) metros de longitud y al finalizar la construcción de la Fase 2 contará con trescientos (300) metros de longitud.

Cuenta a su vez con patios para depósito o almacenamiento de contenedores secos, refrigerados u otro tipo de cajas, embalajes o medios de transporte; bodegas para productos alimenticios, silos y mercancía general, así como patios para carbón con una capacidad total de más de 20 hectáreas, muelle y 2 pasarelas, zonas de inspección de carga suelta y contenerizada, equipos de inspección intrusiva y no intrusiva; sistemas y programas de administración de contenedores y localización de carga, rutas o vías internas que conectan el comercio exterior desde antes de ingresar por las puertas de acceso electrónicas que conectan con el proceso logístico de cada tipo de carga que sirva el puerto.

Para efectos del modelo de administración y operación de la Terminal de Graneles y Carbón, se hará a través del operador portuario Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A.

2.3.2. Relación con los Usuarios

- Las relaciones entre el Terminal y los Usuarios, las autoridades y asociados estarán a cargo del Gerente General del Terminal o de quien él delegue.
- Todo Usuario para acceder y realizar actividades en la Instalación Portuaria debe estar previa y plenamente identificado y registrado.
- La presentación de la solicitud de registro ante el Terminal es una manifestación clara, anticipada y expresa mediante la cual el solicitante autoriza el tratamiento y uso de la información personal registrada a la luz de la ley 1581 de 2012 y normas que la modifiquen, así como conforme a la política de tratamiento de datos incluida en la página web del Terminal www.puertoaguadulce.com.
- El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, de intercambio de datos a través de plataformas tecnológicas, atención personalizada, correos electrónicos y atención telefónica, procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad, confidencialidad y conservación de los datos.
- La información suministrada por los Usuarios al Terminal, al igual que la información que el Terminal suministra a los Usuarios -a excepción de aquella publicada- tiene el carácter de información confidencial y será reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

Para efectos de relación con los Usuarios del Operador Portuario Compas Buenaventura se tendrá en cuenta:

- Los Usuarios deberán cumplir con las normas y/o disposiciones de las operaciones del Terminal portuario, dispuestas en el presente Reglamento.
- La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. en Puerto Aguadulce se reserva el derecho de admisión a sus instalaciones al Usuario que no cumpla con el pago de los valores que adeude o que incumpla con los compromisos contraídos con el Terminal.
- Los Usuarios deben solicitar a la Gerencia del Terminal, la autorización permanente o temporal, para el ingreso de vehículos, personal, equipos y maquinarias a las instalaciones.
- Los Usuarios en uso del derecho que les asiste pueden presentar escritos de reclamaciones debidamente documentados, por controversias suscitadas en la atención a la carga y la facturación de los servicios. Los mismos deben ser presentados a la Gerencia de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Puerto Aguadulce y/o Departamento Comercial.
- La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. en Puerto Aguadulce coordinará con los Usuarios registrados ante el Terminal portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las

instalaciones deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal, durante la ejecución de las operaciones.

- Las comunicaciones entre los Usuarios y la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Aguadulce se realizan vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Las comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a las naves, operaciones de embarque y descarga de mercadería, movilización de carga, almacenaje, transporte, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los Usuarios."

2.3.3. Estructura tarifaria

El Terminal factura a los Usuarios de la instalación portuaria los servicios por uso de instalaciones, muelles y almacenaje, conforme a las tarifas vigentes registradas ante la autoridad competente y publicadas en www.puertoaguadulce.com

Los servicios de operación portuaria y otros servicios, cuando estos procedan, son facturados a las tarifas definidas por el Terminal, en consideración a la libertad tarifaria que las rige y de conformidad con las disposiciones comerciales y portuarias sobre la materia.

Para efectos de la estructura tarifaria del operador portuario Compas Buenaventura se tendrán en cuenta las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Transporte, las cuales se encuentran publicadas en la página web de la empresa Compas S.A a través del link <http://www.compas.com.co>.

2.3.4. Protocolo de facturación

El Terminal facturará todos los servicios prestados en las instalaciones del Terminal de acuerdo con los procedimientos y los acuerdos comerciales con los clientes.

El Terminal no expide facturación a nombre de personas distintas del Usuario o a quien formalmente este delegue.

La entrega y pago de las facturas correspondientes se realiza conforme a las instrucciones que imparta el Terminal.

Los servicios que por fuerza mayor o autorización especial del Terminal, serán prestados en horarios posteriores a los definidos en los procedimientos, así como las correcciones a la información inicial de anuncio, la emisión de duplicados de facturas, modificaciones a solicitudes de servicios y cualquier otro requerimiento de servicio que afecte el normal desarrollo de las operaciones del Terminal, ocasionando mayores costos en tiempo y trabajo, generan la facturación adicional por tales conceptos.

El Usuario y/o su mandatario deben pagar las facturas emitidas a su cargo dentro de los plazos y condiciones estipulados por el Terminal.

En los casos en que el pago de una factura sea un requisito previo al trámite de un servicio, el Usuario debe cancelar el valor correspondiente y presentar constancia de pago a la Terminal.

La factura se considera un título valor respecto de la cual procederá la aplicación de lo previsto en el título III el Código de Comercio.

No está permitido el pago en efectivo, de ningún servicio en áreas operativas de la Instalación Portuaria, ni la entrega de propinas ni gratificaciones a funcionarios de la empresa o de los contratistas que laboren en el Terminal. La medida aplica para todas las operaciones en la Instalación Portuaria incluyendo las actividades en bodegas y zonas de inspección.

Para efectos del protocolo de facturación del operador portuario Compas Buenaventura se tendrá en cuenta lo dispuestos en el Capítulo 2 “Procedimientos Muelle Graneles y Carbón”.

2.3.5. Sistema de gestión de calidad

El Terminal cuenta con certificación BASC - Business Alliance for Secure Commerce - programa de cooperación entre el sector privado y organismos nacionales y extranjeros, creado para fomentar un comercio internacional seguro, certificación ISO 9001, 14001 y 45001 avalado por Berau Veritas implementado para garantizar la gestión y mejora continua en calidad, medio ambiente y seguridad y salud en el trabajo.

Para efectos del Sistema de Gestión de Calidad del operador portuario Compas Buenaventura, se establece que todos los procesos de COMPAS S.A. funcionan bajo los estándares de sistemas integrados de gestión. Compas Puerto Aguadulce está en proceso de certificación por extensión.

2.3.6. Políticas HSEQ

La Terminal genera procesos ágiles y expeditos, bajo estándares operativos internacionales, identificando, evaluando y controlando los riesgos laborales y ambientales, buscando la innovación y mejora continua, a través de talento humano competente y la aplicación eficaz de la tecnología.

Como empresa socialmente responsable, es nuestro compromiso trabajar con calidad y seguridad integral, priorizando la salud y bienestar de las personas, la protección ambiental, la gestión social y el cumplimiento de la legislación aplicable a nuestras actividades, razón por la cual los Usuarios, empleados y contratistas, así como toda persona natural o jurídica que tenga vínculo con el Terminal, son responsables de cumplir las normas y procedimientos de seguridad integral, con el fin de realizar un trabajo seguro y productivo.

En cumplimiento con la Resolución 850 de 2017 o cualquier norma que la modifique, adicione o aclare, el Terminal establece un Sistema de Gestión Integrado, con el propósito de verificar el

cumplimiento de la legislación durante la planeación, ejecución de los proyectos y operaciones portuarias.

Para efectos de las políticas de calidad y acceso de SPIA y del operador portuario Compas Buenaventura, se tendrá en cuenta que la administración portuaria, de la mano con el mejoramiento continuo en la prestación de servicio a través de una gestión integral, aplica con todos los grupos de interés la siguiente política de calidad:

- Cumplimiento de la normatividad legal y legislación aplicable, así como la implementación de medidas de control para evitar el lavado de activos, financiación del terrorismo y anticorrupción.
- La disminución del impacto ambiental de nuestra actividad por medio de la gestión eficiente de residuos la prevención de la contaminación y el uso racional de los recursos naturales, así como la gestión de riesgos asociados.
- Gestión social con las comunidades de influencia en la zona de operación de la compañía
- El desarrollo de las relaciones comerciales con proveedores y clientes basadas en altos estándares de calidad y de servicio, así como en principios éticos que aseguren la transparencia y honestidad para el mutuo beneficio
- Un sistema integral de riesgos que involucra en su funcionamiento a todos los niveles de la organización y que se orienta hacia el cumplimiento de los objetivos estratégicos, creación de valor la prevención de amenazas, el aprovechamiento de oportunidades, la optimización de recursos y el mejoramiento del proceso de toma de decisiones.
- Una dinámica que se oriente hacia el bienestar de sus trabajadores, a través de la identificación, valoración, el establecimiento de medidas que permitan la eliminación, sustitución, control y/o minimización de peligros y riesgos, con el fin de disminuir el riesgo de trabajo, la ocurrencia de daños laborales y la generación de rentabilidad de económica.
- Una gestión que garantice la integridad de las personas, instalaciones, carga y motonave, mediante la implementación de altos estándares de operación, seguridad y protección incluyendo descripciones y recomendaciones de protección para la preservación de la integridad física de personas, carga de los buques y equipos de operación portuaria como se indica en el procedimiento para la protección de una instalación portuaria.
- La aplicación de buenas prácticas de seguridad de la información, a través de una clara dirección, asignación de recursos establecimiento de roles y responsabilidades y alineada con los principios de confiabilidad, integridad y disponibilidad.
- Un clima laboral basado en los valores corporativos que promuevan la integridad y el respeto a los derechos de los trabajadores.

2.3.7. Sistema de comunicación y de información

Sin limitarse únicamente a lo relacionado en este reglamento de condiciones técnicas de operaciones, para las comunicaciones, el Terminal, naves y personal involucrado en las

maniobras podrán incluir todas las medidas que consideren necesarias para garantizar que sus operaciones sean eficientes y seguras. El Terminal permite el uso de equipos de comunicación con frecuencias autorizadas por el Ministerio de la Tecnología y las Comunicaciones (MINTIC), de tal manera que permita facilitar la operatividad, teniendo en cuenta los tipos de operaciones que realiza. Se exceptúa las zonas restringidas que figuran dentro del plan de protección presentado a la Autoridad Marítima.

El Terminal coordinará con todos los buques y artefactos navales la obligación de informar el inicio y término de las maniobras de atraque, zarpe, fondeo y movimientos dentro del puerto a la Estación de Tráfico Marítimo (ECTM).

El Terminal y la agencia marítima coordinarán con todos los buques y embarcaciones mayores que hagan uso del servicio de practicaje del puerto, su obligación de permanecer a la escucha en canal de contacto de maniobras (@ canal 16) atentos a cualquier instrucción de la Estación de Control de Tráfico Marítimo (ECTM).

El Terminal y la agencia marítima coordinarán con los buques y artefactos navales el cumplimiento de las instrucciones impartidas por la ECTM durante el inicio y en el tránsito de las maniobras para garantizar una navegación segura.

El Terminal podrá indicar a los buques, embarcaciones menores y artefactos navales sobre el servicio de información y asistencia que suministra la ECTM para la toma de decisiones relativas a la navegación, tales como:

- Condiciones meteorológicas y oceanográficas.
- Avisos a los navegantes.
- Estado de ayudas a la navegación.
- Situación del tráfico marítimo y fluvial.
- Buques con problemas de maniobrabilidad.
- Restricciones y trabajos actuales en el puerto.

El Terminal y la agencia marítima coordinarán para que todos los buques, artefactos navales y embarcaciones deban mantenerse a la escucha permanente por el canal 16 VHF marino y Canal 11 VHF, pendiente de cualquier requerimiento de importancia de la Estación de Tráfico Marítimo u otras estaciones.

Cuando por desperfectos técnicos no se pueda comunicar por el canal 16 VHF, se efectuará la escucha en el otro canal 11 VHF, dando aviso a la Estación de Tráfico de Control que tiene problemas de comunicación.

El Terminal fomentará el uso de lenguaje claro y preciso; evitar transmitir mensajes excesivamente largos, con innecesarias repeticiones antes o después de cada transmisión. En ningún caso utilizar un mal vocabulario.

Está prohibida toda emisión que pueda causar interferencias perjudiciales en las comunicaciones de socorro, urgencia o seguridad y en especial:

- Las transmisiones inútiles.
- Las transmisiones de señales falsas o engañosas.
- Las transmisiones de señales y correspondencia superflua.
- La transmisión de señales sin identificación.

Se establece que la llamada de socorro tendrá prioridad absoluta sobre todas las demás comunicaciones.

Todas las estaciones que escuchen una señal de socorro cesarán inmediatamente cualquier transmisión que pueda perturbar el tráfico de socorro y seguirán escuchando en la frecuencia utilizada para la emisión de dicha llamada.

El Terminal por ningún motivo solicitará ni autorizará maniobras con buques, embarcaciones y/o artefactos navales que tengan en malas condiciones de operación y mantenimiento en los equipos de comunicación. El Terminal cuenta con el personal calificado certificado y autorizado para desempeñarse como radio Operador.

Las llamadas no podrán excederse de un minuto, salvo en casos de mensajes de socorro, urgencia y seguridad.

2.3.7.1. Equipos principales de radio HF.

El Terminal prohíbe las transmisiones de HF desde la estación principal de radio de un buque en razón a que puede causar resonancia eléctrica en partes aisladas de la embarcación, provocando la formación de un arco voltaico entre los herrajes de cubierta. La utilización del equipo principal de radio de HF durante las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos y sus derivados puede resultar peligrosa. No se deben permitir las transmisiones en períodos en los cuales se pueda presentar gas inflamable en la zona de antenas o en lugares que generen dudas sobre la correcta conexión a tierra.

Las antenas principales de transmisión de radio HF están correctamente instaladas y cuentan con la respectiva puesta a tierra. No se debe utilizar mientras un buque este al lado del otro.

2.3.7.2. Equipos de VHF Y UHF.

Las comunicaciones mediante equipos VHF o UHF son de baja potencia y, por lo tanto, no producen los mismos riesgos potenciales que el transmisor principal de radio. Como consecuencia, se permite el uso de estos equipos de comunicación, incluso cuando los buques se encuentran borda a borda. Además, son una alternativa para el equipo de radio principal dentro del radio de una adecuada estación costera. La instalación portuaria verificará que todos los equipos de radio VHF y UHF, generalmente utilizados durante las operaciones de amarre y carga, deben ser intrínsecamente seguros para maniobras de transferencia de hidrocarburos y sus derivados.

2.3.7.3. Comunicaciones satelitales.

Los equipos de comunicaciones satelitales operan normalmente con 1.6 GHz; los niveles de potencia que generan no son considerados de riesgo. Sin embargo, no deben ser utilizados cuando haya gas inflamable en las inmediaciones de las antenas.

2.3.7.4. Equipos de comunicaciones portátiles.

En el evento de que Terminal realice maniobras de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados deberá restringir el uso de teléfonos celulares, cámaras fotográficas que utilicen pilas o baterías, asistentes de información portátil, calculadoras, etcétera, constituyen un riesgo para el buque si se utilizan en zonas peligrosas. Debe asegurar de que todo el personal involucrado en la transferencia de hidrocarburos y sus derivados, especialmente aquellos que visiten la embarcación por otros motivos (técnicos, supervisores, etcétera) estén al tanto de los peligros y de las restricciones para el uso de este tipo de equipos.

2.7.5 Equipos de comunicación móviles.

Para aquellas personas que manejen equipos operativos y tengan alguna participación en la operaciones marítimas o terrestres, está restringido el uso del celular acorde a la “Política de no uso del celular” publicada en la página web de SPIA. Se aplicarán las sanciones dispuestas en dicha política cuando haya violación de lo allí dispuesto.

Algunos equipos del Terminal cuentan con sistemas de telemetría instalados, cuyo cuidado y observancia a alertas están a cargo del operador de cada equipo. Aquellos equipos que no sean propios del terminal deberán contar con mecanismos de telemetría adecuados para atender el riesgo de distracción y micro-sueño.

2.3.8. Códigos de conducta corporativos

El Terminal cuenta con un Código de Ética el cual es publicado en la página web del Terminal www.puertoaguadulce.com.

2.3.8.1. Objetivo del Código de Ética

Compilar las mejores prácticas de gobierno corporativo de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. o SPIA para generar confianza en los grupos de interés internos y externos, y en el mercado en general. Mediante el Código se pretende, además, establecer medidas tendientes a la protección de los derechos de los accionistas y al mejoramiento del manejo de la información y el conocimiento de la sociedad.

2.3.8.2. Destinatarios del Código de Ética

Todas las acciones de los miembros de la Junta Directiva de la Sociedad, representantes legales, empleados, contratistas, subcontratistas y sus empleados, proveedores, accionistas e

inversionistas de la Sociedad, deberán estar enmarcadas en las disposiciones de este Código, para que la Compañía pueda desarrollar su actividad empresarial basada en los principios establecidos en este documento.

2.3.8.3. Principios del Código de Ética

Las prácticas de SPIA se encuentran enmarcadas dentro de los principios de inclusión, veracidad, efectividad, claridad y transparencia con el alcance apropiado para cada grupo de interés de la empresa.

Así mismo, su modelo de negocios contempla como principios las siguientes afirmaciones:

- Nuestro principio fundamental es la honestidad.
- Nuestra meta es la excelencia.
- Actuamos hoy con la mirada hacia el futuro.
- Las personas son lo primero.

2.3.8.4. Relación con Grupos de Interés

El buen desempeño de la Sociedad depende de sus relaciones internas (accionistas, Administradores y empleados), y externas (proveedores, clientes, comunidad, gobierno, organismos de control, y los competidores). Por lo tanto, es importante precisar que el Código de buen gobierno y las políticas de la Sociedad indican cómo se debe relacionar con cada uno de estos grupos de interés. En primer lugar, la relación con los clientes debe estar enfocada a satisfacer sus necesidades específicas, ofreciéndoles un servicio innovador, flexible y que cree valor para su negocio. En segundo lugar, los empleados son el activo más valioso que asegura la competitividad en nuestro servicio. En tercer lugar, se debe salvaguardar las inversiones hechas por los accionistas y crear valor económico para ellos. En cuarto lugar, con respecto a los proveedores, es indispensable cultivar relaciones a largo plazo que sean beneficiosas y exitosas, basadas en la confianza mutua, entendimiento y mente abierta. En conclusión, el objetivo es crear sinergias en cada una de las relaciones con los distintos grupos de interés para crear un beneficio compartido.

2.3.8.5. Gestión integrada responsable y sostenible

Prestamos servicios portuarios de la más alta calidad, tecnología e innovación, generando rentabilidad y protegiendo la inversión, con compromisos sociales y ambientales claros que contribuyen a la calidad de vida y al desarrollo económico y social de la ciudad, la región y el país. La autenticidad y la integridad son cualidades organizacionales indispensables para la Sociedad.

2.3.8.6. Compromiso ético

La Sociedad cuenta con un Código de Ética que reúne los valores, principios y comportamientos que deben guiar la conducta de los trabajadores, proveedores y contratistas de la sociedad, sin distinción de salario, cargo o ubicación geográfica. Además de las normas de conducta que deben seguir los empleados, el Código de Ética contiene las reglas y procedimientos relativos a los conflictos de interés y el uso de información privilegiada. En caso de duda, se podrá acudir al correo cumplimiento@puertoaguadulce.com o al canal de denuncias incluido en la página web www.puertoaguadulce.com.

2.3.8.7. Políticas empresariales

Las políticas empresariales definen el marco de actuación que orienta la gestión empresarial en la sociedad. Son pautas de comportamiento no negociables y de obligatorio cumplimiento, cuyo propósito es canalizar los esfuerzos hacia la realización del objeto social de la Compañía. Las políticas desarrolladas por la sociedad son un lineamiento esencial de comportamiento, ejecución de labores y relacionamiento para empleados, accionistas, contratistas, proveedores y demás grupos de interés; y serán publicadas en los canales virtuales o digitales de SPIA.

2.3.8.8. Estructura organizacional

La Sociedad tiene una Asamblea General de Accionistas y es administrada por la Junta Directiva y la Gerencia General, según las competencias y funciones que se señalen en los Estatutos. Además, la Sociedad cuenta con un Revisor Fiscal que actúa como órgano permanente de vigilancia.

2.3.8.9. Administradores

2.3.8.10. Junta Directiva

Es el órgano de administración superior encargado de fijar la orientación y pautas generales para el manejo de los negocios de la Sociedad, de conformidad con las directrices fijadas por la Asamblea de Accionistas.

La Junta Directiva actúa de buena fe y con la información suficiente para ejercer sus derechos y obligaciones. Sus miembros evitarán incurrir en situaciones que configuren conflictos de interés, se comprometen a manejar con prudencia la información confidencial de uso interno a la que tengan acceso en ejercicio de su cargo y promoverán un trato equitativo con los accionistas y demás grupos de interés.

Los miembros principales y suplentes de la Junta Directiva serán elegidos y removidos libremente por la Asamblea General de Accionistas. La composición, las competencias y funciones se señalan en los Estatutos.

2.3.9. Gerencia General

La Administración de la Sociedad, su Representación Legal y la gestión de sus negocios estarán a cargo del Gerente General, quien tendrá un (1) suplente, que lo reemplazará en caso de sus faltas temporales o absolutas y quien tendrá, cuando actúe en su reemplazo, las mismas facultades que el Gerente General.

El Gerente General será elegido por Junta Directiva. La Junta Directiva designará igualmente al suplente del Gerente, quien lo reemplazará en sus faltas temporales o en las absolutas mientras se designa el Gerente titular. Las competencias y funciones se señalan en los Estatutos.

2.3.9.1. Descalificaciones / Inhabilidades

- a. Quien tenga una condición física o médica que afecte su capacidad necesaria para llevar a cabo el correcto desempeño de su cargo.
- b. Quien se encuentre en interdicción judicial, descalificado por una sanción criminal o disciplinaria, suspendido del ejercicio de su profesión o excluido por la misma, a menos que la opinión de la Junta Directiva sea que la naturaleza de la conducta no tenga un impacto en el proceso de contratación relevante.

2.3.9.2. Incompatibilidades

Además de las incompatibilidades previstas en las leyes o en los estatutos se observarán las siguientes:

- a. Quien de manera directa o por proximidad o parentesco hasta el tercer grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primer grado civil, tenga relación con algún propietario o director de empresas que desarrollen un objeto corporativo similar al de SPIA, salvo que tenga autorización expresa de la Asamblea General de Accionistas.
- b. Deberá tenerse en cuenta que, en las sociedades por acciones, ninguna persona podrá ser designada ni ejercer, en forma simultánea, un cargo directivo en más de cinco juntas siempre que las hubiere aceptado.

2.3.9.3. Prohibiciones

Queda prohibido a los Administradores:

- a. Realizar los actos de competencia desleal contemplados en la Ley 256 de 1996 o en las demás leyes que la modifiquen.
- b. Ocultar un conflicto de interés en el que estén incurso.
- c. Actuar a sabiendas de estar incurso en causales de inhabilidad o incompatibilidad, impedimento o conflicto de intereses, establecidos en la Constitución, la Ley, en el Código de Ética de la Sociedad o el presente Código de Buen Gobierno.
- d. Tomar decisiones fuera del marco legal y estatutario, técnico y financiero.
- e. Utilizar la información que obtenga en razón de su cargo, en beneficio particular o de terceros.

- f. Ejercer influencia, o dejarse influenciar, con propósitos que sea incompatibles con los objetivos o intereses de la Sociedad y con el desarrollo normal de sus operaciones y de las funciones de la administración.
- g. Usar en forma gratuita las instalaciones, o cualquier bien mueble o inmueble de la Sociedad, en beneficio propio o de terceras personas. Si los administradores hacen uso de cualquier bien o servicio de la Sociedad deben pagar los mismos precios que pagan los terceros.
- h. Utilizar la dignidad de su investidura para buscar u obtener prebendas o privilegios en provecho propio o de terceros. Ninguno puede ejercer presión para favorecer a nadie en cualquier contrato ni en ningún cargo. Por lo tanto, debe prevalecer el criterio de igualdad en todos los actos de la Sociedad.
- i. Utilizar el cargo para presionar a particulares o subalternos a respaldar una causa o campaña política o influir en procesos electorales de carácter político partidista.
- j. Solicitar o aceptar comisiones en dinero o en especie, por concepto de adquisición o enajenación de bienes o servicios para la Sociedad.
- k. Derivar evidente e indebido provecho patrimonial en el ejercicio de su cargo o de sus funciones.
- l. Obstaculizar las investigaciones que se realicen en su contra, o en contra de otros administradores o empleados.
- m. Obrar con negligencia en la investigación y sanción de las faltas al presente Código de Buen Gobierno.
- n. Hacer gastos por encima de los límites autorizados.
- o. Dar destinación indebida a los bienes muebles o inmuebles a cuyo uso tenga derecho como administrador de la Sociedad.
- p. Actuar como vocero de la Sociedad ante los medios de comunicación cuando no se le ha otorgado tal calidad.

2.3.9.4. Prohibiciones en contratación

La Sociedad no puede contratar con:

- a. Quien se halle en interdicción judicial, inhabilitado por una sanción disciplinaria o penal, suspendido en el ejercicio de su profesión o excluido de ésta.
- b. Quien padezca cualquier afección física o mental que comprometa la capacidad necesaria para el debido desempeño del contrato.
- c. Las sociedades distintas de las anónimas abiertas, en las cuales el representante legal o sus controlantes tenga parentesco en tercer grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero de civil, con cualquier administrador de la Sociedad, salvo que se trate de contratar servicios que la empresa ofrezca en condiciones comunes para todo el público, o que la Junta Directiva lo permita.
- d. Las personas naturales o jurídicas que sean socios o accionistas de sociedades que desarrollen el mismo objeto social que la sociedad, salvo que sea en las mismas condiciones ofrecidas al público en general, cuando la Ley lo autorice, o cuando la Junta Directiva lo permita.

2.3.9.5. Sanciones y otras acciones

La Asamblea General de Accionistas, la Junta Directiva o el Gerente General, según el caso, y siguiendo la estructura organizacional establecida en los estatutos pueden confirmar la designación del Administrador u ordenar, a manera de sanción, su remoción. Esto ocurrirá cuando quiera que el respectivo Administrador se encuentre incurso en alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad, o en violación de alguna de las prohibiciones contenidas en los numerales anteriores, sin perjuicio de las acciones disciplinarias, penales o patrimoniales correspondientes, tendientes, entre otros fines, a buscar la indemnización de cualquier perjuicio que haya podido sufrir la sociedad.

La facultad de remoción del Administrador únicamente se podrá ejercer cuando la remoción del respectivo Administrador esté dentro de las facultades establecidas estatutariamente. Lo anterior, sin perjuicio de la posibilidad que se brindará al Administrador en cuestión de rendir sus descargos por escrito o en audiencia. Si se trata de un empleado de la Sociedad, se seguirán, además, respecto de su relación laboral, los lineamientos y procedimientos establecidos en el reglamento interno de trabajo y la ley aplicable.

La remoción de un administrador lo inhabilitará para ser designado en cualquier cargo directivo o como Administrador de la Sociedad hasta que la causal desaparezca.

2.3.9.6. Revisor fiscal

La Sociedad tendrá un Revisor Fiscal y un Suplente del mismo, quien lo reemplazará en sus faltas temporales o absolutas. Las competencias y funciones se señalan en los Estatutos.

2.3.9.7. Descalificaciones / Inhabilidades

Además de las inhabilidades establecidas en todas las leyes que regulan la materia, no podrá ser Revisor Fiscal de la sociedad:

- a. Quien haya sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad, excepto cuando se trate de delitos políticos o culposos.
- b. Quien se halle en interdicción judicial, inhabilitado por una sanción disciplinaria o penal, o suspendido en el ejercicio de su profesión o excluido de ésta.
- c. Quienes padezcan cualquier afección física o mental que comprometa la capacidad necesaria para el debido desempeño del cargo.

2.3.9.8. Incompatibilidades

Además de las incompatibilidades establecidas en todas las leyes que regulan la materia, no podrá ser Revisor Fiscal de la sociedad:

- a. Quien sea accionista de la sociedad.

- b. Quien esté ligado por matrimonio o parentesco dentro del tercer grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, o sea socio de los Administradores y funcionarios directivos, el tesorero, auditor o contador de la sociedad.
- c. Quien desempeñe en la Sociedad o en sus subordinadas cualquier otro cargo.
- d. Quien tenga vínculos económicos, amistad íntima o enemistad grave con los Administradores, intereses comunes o cualquier otra circunstancia que impida su objetividad en sus conceptos o actuaciones.
- e. Quien haya sido empleado de la Sociedad, por lo menos durante seis meses después de haber cesado en sus funciones.

2.3.9.9. Sanciones

El Revisor Fiscal responderá y será sancionado de acuerdo con las leyes vigentes sobre la materia al momento de la infracción.

2.3.9.10. Empleados

Por empleados se entiende cualquier funcionario que tenga contrato laboral con la Sociedad, incluyendo aquellos Administradores de la misma, con quienes la sociedad ha celebrado contratos laborales.

2.3.9.11. Descalificaciones / Inhabilidades

No podrá ser empleado de la sociedad:

- a. Quien se halle en interdicción judicial, inhabilitado por una sanción disciplinaria o penal, suspendido en el ejercicio de su profesión o excluido de ésta.
- b. Quienes padezcan cualquier afección física o mental que comprometa la capacidad necesaria para el debido desempeño del cargo.

2.3.9.12. Prohibiciones

Queda prohibido a los empleados de la Sociedad, además de lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo y en Código de Ética:

- a. Derivar beneficio económico indebido en el ejercicio de su cargo o de sus funciones.
- b. Actuar a sabiendas de estar incurso en causales de inhabilidad o incompatibilidad, impedimento o conflicto de intereses, establecidos en la Constitución, la Ley, el Código de Buen Gobierno, el Código de Ética y el Manual SIPLAFT aprobados para el puerto
- c. Obstaculizar las investigaciones que se realicen en su contra o en contra de terceros.
- d. Solicitar o recibir dádivas o cualquier otra clase de lucro proveniente directa o indirectamente del Usuario del servicio, del funcionario, empleado de su dependencia o de cualquier persona que tenga interés en el resultado de su gestión.
- e. Solicitar o aceptar comisiones en dinero o en especie por concepto de adquisición o enajenación de bienes o servicios para la sociedad.

- f. Ser empleado directa o indirectamente, de manera simultánea de otro empleador.
- g. Actuar como vocero de la sociedad ante los medios de comunicación cuando no se le ha otorgado tal calidad.

2.3.9.13. Sanciones

La investigación y las sanciones aplicables a los empleados por la violación del Código de Buen Gobierno serán llevadas a cabo conforme al Reglamento Interno de Trabajo.

2.3.9.14. Transparencia y comunicación

La sociedad se acoge al principio de transparencia definido en cuanto a:

- a. El propósito, naturaleza y localización de sus actividades.
- b. La identidad de cualquier interés que controle la actividad de la organización.
- c. La manera en que se toman, implementan y revisan sus decisiones, incluyendo la definición de roles, responsabilidades, formas de rendir cuentas y autoridades en las diferentes funciones de la organización.
- d. Las normas y criterios frente a los cuales la organización evalúa su desempeño en relación con la responsabilidad social.
- e. Su desempeño en asuntos pertinentes y significativos de responsabilidad social.
- f. Los orígenes, cantidades y aplicación de sus recursos financieros.
- g. Los impactos conocidos y probables de sus decisiones y actividades en sus partes interesadas, la sociedad, la economía y el medio ambiente.
- h. La identidad de sus partes interesadas y los criterios y procedimientos utilizados para identificarlas, seleccionarlás e involucrarse con ellas.

Lo anterior no exige que la información protegida por derechos de propiedad se haga pública, así como tampoco que se proporcione información privilegiada o que pudiera producir incumplimientos de obligaciones legales, comerciales, de seguridad o de privacidad de las personas. Ver Política de Privacidad de la Información.

2.3.9.15. Reportes

La Sociedad reportará de manera clara, transparente y veraz la información exigida por la legislación colombiana y a la que haya lugar por lineamientos de la Asamblea de Accionistas o la Junta Directiva.

2.3.9.16. Mecanismos de difusión de la información

La Sociedad reconoce el valor estratégico de la información y, como tal, define lineamientos para su preservación, protección, administración y disposición; respeta los derechos de autor y

de propiedad de la información, suministra información a los interesados con acceso autorizado y vela por el cumplimiento de los acuerdos de confidencialidad de la información recibida o enviada. En todo caso no se hace responsable del uso que terceros autorizados hagan de la información.

El flujo interno de la información corresponde a las interacciones naturales existentes entre los procesos de los negocios, sin restricciones ni omisiones.

La Sociedad garantiza a los diferentes grupos de interés el acceso a la información sobre su estructura de gobierno, sus operaciones, actividades, logros y desempeño, dentro de los límites establecidos en la ley y los Estatutos, así como en las políticas corporativas de la Sociedad, sin perjuicio del derecho que tiene la Sociedad de proteger el carácter reservado y confidencial de cierto tipo de información.

2.3.9.17. Información a la Junta Directiva

Los miembros de la Junta Directiva están investidos de la más amplias facultades para obtener información sobre cualquier aspecto de la Sociedad, para examinar sus libros, registros, documentos y demás antecedentes de las operaciones sociales; también tendrán la facultad de inspeccionar todas sus dependencias e instalaciones y podrán solicitar a través de cualquiera de sus miembros, cualquier información que consideren necesaria para el ejercicio de sus funciones, la cual deberá ser suministrada para facilitar la toma de decisiones y en general para el conocimiento de los negocios de la Sociedad. Recibirán en cada caso la información que sea relevante para la toma de decisiones respecto de las resoluciones que sean sometidas a su votación, así como acceso a recibir informes sobre el estado de la Sociedad cuando así lo requieran, salvo que situaciones de emergencia probada impidan poner a disposición dicha información. Lo anterior, sin perjuicio del derecho que tiene la Sociedad de proteger el carácter reservado y confidencial de cierto tipo de información, de conformidad con la ley y los estatutos sociales.

La información se pondrá a disposición de los miembros de Junta Directiva en las oficinas de la Gerencia General de la Sociedad, mediante correo electrónico, o por cualquier otro medio que se considere idóneo para facilitar su revisión y disponibilidad.

En el evento que los miembros de Junta Directiva consideren que resulta necesario acceder a información adicional, deberán elevar la solicitud correspondiente a la Gerencia General de la Sociedad.

2.3.9.18. Información a los Accionistas

El Gerente General y/o su suplente servirán de contacto y de canal de comunicación de los órganos de gobierno de la Sociedad con sus accionistas. La Sociedad dará estricto cumplimiento al derecho de inspección consagrado en la ley en favor de los accionistas. Así mismo, la Sociedad podrá entregar a los accionistas aquella información que sea material para el conocimiento por parte de estos de la Sociedad y sus negocios, excluyendo aquella que esté sujeta a acuerdos de confidencialidad, reserva legal, secreto comercial, profesional o industrial, restricciones de carácter legal en general, restricciones establecidas en la política de datos

personales de la Sociedad, o cuando a juicio de la Sociedad la revelación de dicha información pueda poner en peligro los intereses o seguridad de la Sociedad, cualquiera de sus empleados, Administradores o accionistas.

La información se pondrá a disposición de los accionistas en las oficinas de la Sociedad, mediante correo electrónico, o por cualquier otro medio que se considere idóneo para facilitar su revisión y disponibilidad sin generar costos extraordinarios para la Sociedad y en todo caso respetando el procedimiento de derecho de inspección que le asiste a los accionistas con ocasión a la ley y los Estatutos.

2.3.9.19. Protección y seguridad de la información

Cada uno de los Administradores y empleados de la Sociedad es responsable por la adecuada conservación y protección de la información generada en el curso de las actividades de la Sociedad. La empresa proveerá los mecanismos que sean necesarios para permitir la protección y conservación de la información.

En la Política de Tratamiento de la Información, la Sociedad especifica derechos de titulares, autorizaciones, mecanismos de reclamo y medidas de seguridad de información referentes a la protección y seguridad de la información. Cualquier persona podrá consultar el contenido de la Política de Tratamiento de la Información en la página web www.puertoaguadulce.com.

El manejo de la información por parte de cualquier persona vinculada a Puerto Aguadulce debe llevarse a cabo de manera responsable y utilizarse exclusivamente en el ejercicio de sus funciones, respetando plenamente los procedimientos establecidos para la revelación de información a terceros. Se debe prestar especial atención a la información clasificada como reservada. La clasificación de la información es la siguiente:

Información general: aquella de uso común, que no está catalogada como reservada.

Información reservada: incluye el material de acceso exclusivo para los miembros de la Junta Directiva y/o la Gerencia General y su suplente. También se consideran reservados aquellas comunicaciones que puedan representar un riesgo para Puerto Aguadulce, que afecten los derechos de terceros o que involucren estrategias de negociación y competitividad.

Todos los empleados de Puerto Aguadulce, sin importar sus funciones o privilegios, deben abstenerse de divulgar o utilizar, en beneficio propio o de terceros, cualquier información confidencial a la que tengan acceso en el desempeño de sus labores. Además, está prohibido compartir con personas ajenas o terceros las operaciones de Puerto Aguadulce que puedan acarrear consecuencias negativas para la organización.

En consonancia con este principio, los empleados no podrán beneficiarse ni obtener provecho de la información de Puerto Aguadulce para asuntos ajenos a su gestión y vinculación. En virtud de lo anterior, las personas con cualquiera de las calidades mencionadas deberán:

Mantener, respetar y salvaguardar la confidencialidad y reserva de toda la información que sea propiedad de Puerto Aguadulce y que conozcan en el ejercicio de sus funciones.

Abstenerse de conservar documentos o copias de este tipo que pertenezcan a Puerto Aguadulce para actividades distintas a sus responsabilidades como administrador o empleado de la organización.

No revelar ni facilitar la divulgación de datos, fórmulas, secretos industriales, comerciales o profesionales, así como de cualquier información que sea propiedad de Puerto Aguadulce. Esto incluye utilizar dicha información para beneficio propio o de terceros y/o en detrimento de los intereses de la compañía."

2.3.9.20. *Estándares de información y confidencialidad*

El manejo de la información por parte de cualquier persona vinculada a la Sociedad debe hacerse en forma responsable y debe ser utilizada exclusivamente en razón de sus funciones, con plena observancia del procedimiento establecido para la revelación de información a terceros; teniendo especial cautela con la información catalogada como reservada. La información se puede clasificar así:

Información general: aquella que es de uso general, no clasificada como reservada.

Información reservada: material que compete exclusivamente a los miembros de la Junta Directiva y/o a la Gerencia General o su suplente. También hacen parte de esta clasificación todas las comunicaciones que comporten riesgo para la Sociedad afecten derechos de terceros, o involucren estrategias de negociación o competitividad.

Los Administradores y empleados de la Sociedad deberán abstenerse de divulgar en cualquier forma o de utilizar en provecho propio o ajeno, la información de carácter confidencial que hayan conocido en ejercicio de sus funciones. Tampoco podrán revelar a terceros las operaciones de la Sociedad que puedan tener efectos negativos para la Sociedad.

En desarrollo de este principio, los Administradores y empleados no podrán beneficiarse ni obtener provecho o utilizar la información de la Sociedad en asuntos diferentes a su gestión y vinculación con la Sociedad. En desarrollo de lo anterior, las personas que tengan cualquiera de las calidades anteriormente mencionadas: 1.- deberán mantener, respetar y salvaguardar la confidencialidad y reserva de toda la información de propiedad de la Sociedad, que por cualquier motivo conozcan en desarrollo de sus funciones, 2.- no podrán mantener documentos o copias de los mismos que sean de propiedad de la Sociedad, para el desarrollo de actividades distintas a las que les corresponde como Administrador o empleado de la Sociedad, 3.- no podrán revelar o facilitar la divulgación de datos, fórmulas, secretos industriales, comerciales o profesionales, o conocimientos que tengan de informaciones o datos de propiedad de la Sociedad, ni 4.- utilizar tales informaciones en provecho propio o de terceros y/o en detrimento de los intereses de la Sociedad.

2.3.9.21. *Medios de comunicación*

La información antes indicada es publicada y actualizada periódicamente en diferentes medios y canales adecuados para cada grupo de interés de acuerdo con las políticas de la Compañía.

2.3.9.22. *Compromisos con el gobierno corporativo*

Este Código será publicado en la página web de la Sociedad. Igualmente, desde el área de Recursos Humanos se deberán conducir programas de divulgación del presente Código entre los Empleados para su efectivo cumplimiento.

2.3.9.23. *Derechos humanos*

La Sociedad reconoce los principios expresados en la Carta Universal de Derechos Humanos.

2.3.9.24. *Mecanismos de resolución de controversias*

La Sociedad establece mecanismos para que aquellos que consideren que la sociedad ha cometido abusos en contra de sus derechos, puedan llevar la queja ante la Sociedad e intentar solucionar cualquier controversia.

Como aclaración, este mecanismo no perjudica el acceso a los canales legales disponibles. Al contrario, ofrece oportunidades adicionales de recurrir a otras instancias.

Estos mecanismos cuentan con las siguientes características:

- Legítimos: incluye estructuras de gobierno corporativo claras, transparentes y suficientemente independientes como para garantizar que ninguna de las partes involucradas en un proceso de resolución de reclamaciones determinado pueda interferir con la justa gestión de ese proceso.
- Accesibles: se hace pública su existencia y se ofrece asistencia adecuada a las partes agraviadas que pudieran encontrarse con barreras de acceso, tales como el idioma, el analfabetismo, la falta de conocimiento o financiamiento, la distancia, la discapacidad o el miedo a las represalias.
- Predecibles: los procedimientos son claros y conocidos en cuanto a los tipos de procesos y resultados que pueden, y no pueden, ofrecerse y funcionan como medios para hacer seguimiento a la implementación de cualquier resultado.
- Equitativos: las partes agraviadas tienen acceso a las fuentes de información, asesoramiento y conocimiento necesarias para comprometerse en un proceso justo de resolución de reclamaciones.
- Compatibles con los derechos: los resultados y reparaciones deberían ser acordes con las normas sobre derechos humanos reconocidas en el ámbito internacional.
- Claros y transparentes: aunque la confidencialidad puede ser adecuada en algunos casos, el proceso y el resultado son suficientemente abiertos al escrutinio público y deben otorgar el debido peso al interés público.

- Basados en el diálogo y la mediación: el proceso busca soluciones acordadas mutuamente para la resolución de reclamaciones a través del involucramiento entre las partes. En el momento en el que se solicite la adjudicación, las partes deberían conservar el derecho a intentarlo a través de mecanismos alternativos independientes.

2.3.9.25. *Aplicación*

El mecanismo de resolución de controversias cuenta con las siguientes etapas:

- i. Identificación o denuncia del caso.
- ii. Análisis del caso por parte de la organización.
- iii. Puesta en práctica de un plan correctivo.
- iv. Revisión de resultados mediante un proceso de gestión interna.
- v. Verificación para comprobar que el caso ya no requiere ser objeto de ninguna medida.

La Sociedad procurará emplear mecanismos alternativos de resolución de controversia, tales como la negociación directa, la mediación y la conciliación, para resolver los conflictos (i) entre los accionistas, (ii) entre la sociedad y los Administradores y (iii) entre los accionistas y la sociedad. Lo anterior, sin perjuicio de la aplicación de la cláusula compromisoria pactada en los estatutos sociales.

2.3.9.26. *Conflicto de interés*

Un conflicto de interés se entiende como cualquier situación o evento en el que la persona de interés, de manera directa o indirecta, de asociados, gerentes u oficiales de la empresa, se opongan a los intereses de la empresa, interfieran con las obligaciones de esta, o los lleve a actuar por razones diferentes a las estrictamente necesarias para el desarrollo de sus responsabilidades.

Las decisiones y acciones de todos los Administradores y empleados de la sociedad estarán orientadas siempre hacia la satisfacción de los mejores intereses de la sociedad y no estarán motivadas por consideraciones de índole personal. Las relaciones de parentesco, amistad o expectativas frente a proveedores actuales o potenciales, contratistas, clientes, competidores o reguladores no afectarán la independencia de los empleados y Administradores de la misma.

Ningún empleado, ni Administrador participará en contratos o negociaciones, cuando se encuentre incurso en conflicto de interés o tengan interés sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil.

Los empleados que contraten o negocien con la sociedad por obligación legal, o lo hagan para usar los bienes o servicios que la sociedad presta en condiciones comunes a quienes lo soliciten, no se encuentran incursos en conflicto de intereses.

En todo caso, los Administradores y empleados de la sociedad se encontrarán en una situación de conflicto de intereses, cuando quien deba tomar una decisión, o realizar u omitir una acción

en razón de sus funciones, se encuentre en la posibilidad de escoger entre el interés de la sociedad, cliente, Usuario o proveedor de la situación presentada, y su interés propio o el de un tercero, de manera que de optar por cualquiera de estos dos últimos, obtendría un indebido beneficio pecuniario y/o extraeconómico que de otra forma no recibiría, desconociendo así un deber legal, contractual, estatutario o ético. Se entenderán incorporadas las provisiones del Código de Ética de la sociedad y las normas aplicables relativas a conflictos de intereses.

Los empleados de la Sociedad actúan con la diligencia y lealtad debidas, comunicando las situaciones donde existan conflictos de intereses, observando el deber de confidencialidad. Todas las actividades de la sociedad se rigen por los valores y principios enunciados en el Código de Buen Gobierno y el Código de Ética, las normas de la ética comercial y de la buena fe mercantil, el respeto a las leyes y a las costumbres comerciales, enfocadas al cumplimiento del objeto social, con énfasis y prioridad en el bien común y en el servicio a la comunidad.

Cuando cualquier persona conozca un conflicto de intereses, debe cumplir con el procedimiento establecido en el Código de Ética.

2.3.9.27. Cumplimiento del Código de buen gobierno

Le corresponde a la Junta Directiva y al Gerente General de la sociedad velar por el permanente cumplimiento de las medidas específicas respecto del gobierno de la Compañía, su conducta y su información, con el fin de asegurar el respeto de los derechos de quienes inviertan en sus acciones o en cualquier otro valor que emita, la adecuada administración de sus asuntos y el conocimiento público de su gestión.

2.3.9.28. Autoevaluación y evaluación de sistemas de gobierno corporativo

La Administración de la sociedad podrá establecer un sistema de evaluación interna para determinar y medir, de manera periódica, el cumplimiento del Código de Buen Gobierno y podrá prever acciones para asegurar su cumplimiento.

El establecimiento de tal sistema de evaluación, incluyendo las características del mismo, puede ser revelado en el informe anual o en cualquier otra forma apropiada de informe. La adopción de tales sistemas de evaluación del desempeño estará definida por una resolución de la Junta.

2.3.9.29. Divulgación y consulta

El Código de Buen Gobierno y cualquier enmienda, cambio o complementación que se haga del mismo por parte de la Administración, serán informados y publicados en forma oportuna. Su adopción y toda reforma serán anunciadas por diferentes canales dirigidos a sus grupos de interés.

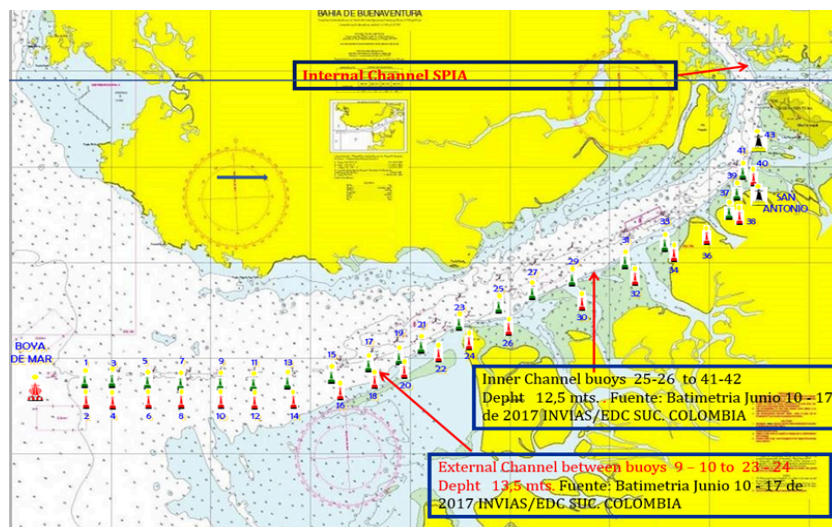
3. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de acceso

Cartas de navegación. El canal de acceso y el área de fondeo y maniobras están descritos en las cartas de navegación 154 Bahía de Buenaventura (Bahía Externa) y 155 Bahía de Buenaventura (Bahía Interna) del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH de DIMAR o aquellas que actualice la autoridad y haga públicas a través de sus medios oficiales

Acceso marítimo. Se hace a través del canal público de la bahía de Buenaventura el cual tiene una profundidad mínima garantizada de -13.5 m referidos al MLWS desde la Boya de Mar hasta el par de boyas número 9 y 10 con un ancho disponible de 200 m. Desde este punto hasta la altura del Muelle de Señalización Marítima la profundidad disminuye hasta la cota -12.5 , referidos al MLWS. El canal desde Punta Soldado hasta la Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPRBUN) tiene un ancho de 160 m. Distancia total: 30 kilómetros (15 millas náuticas).

Ilustración 1 Canal de acceso SPIA



Fuente: INVIAS (2017)

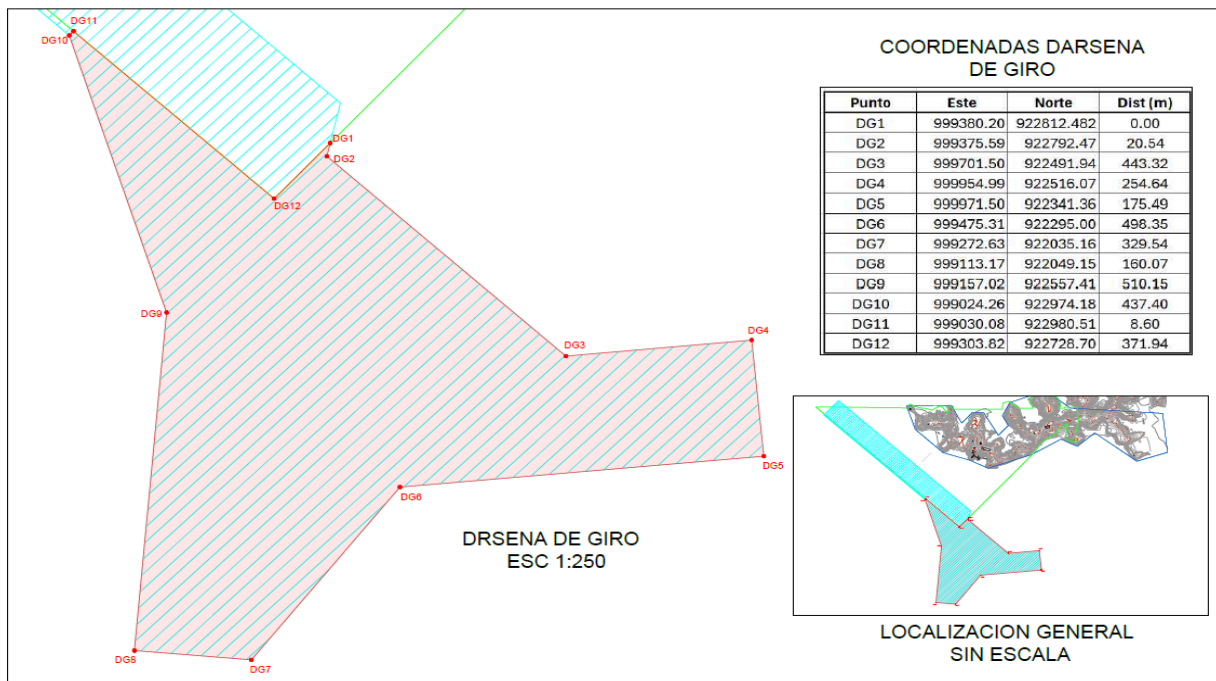
3.2. Dársena de maniobra

En su Fase 1:

El área que conforma la dársena de maniobras es de carácter público, tiene 352.708 m² y es compartida con otras Terminales, ya que es utilizada por los buques que acceden a las mismas.

Ilustración 2 Dársena de Maniobra y reviro





Fuente: SPIA S.A

En su fase 2 sin dragado de ensanchamiento, la zona exclusiva, correspondiente al canal de acceso y zonas de atraque frente a los muelles y dársena de maniobra permanece de igual área a Fase I.

3.3. Área de atraque

El Terminal cuenta con un área de atraque con las siguientes características generales en su Fase 1:

- Coordenadas de localización: NORTE: 923076.1016 ESTE: 999176.8737.
- Ancho: 176 metros
- Largo: 850 metros
- Profundidad: 14.50 metros por 176 metros de ancho.
- Tipo de fondo: Limo Arcilloso

En su Fase 2, sin dragado de ensanchamiento, las características del canal de atraque se describen a continuación:

- Coordenadas de localización: NORTE: 923076.1016 ESTE: 999176.8737.
- Ancho: 176m

- Largo: 1150 metros
- Profundidad: 14.50 metros por 176 metros de ancho.
- Tipo de fondo: Limo Arcilloso

3.4. Muelles

Al culminar la Fase 2 del proyecto, el Terminal contará con 3 muelles con una longitud total de mil ciento cincuenta (1150) metros, de las siguientes características:

Muelle No. 1 de graneles sólidos y carbón – Operador COMPAS:

Este muelle fue construido en la Fase 1 del proyecto.

Es un muelle tipo transparente, de loza de concreto, de uso múltiple de doscientos cincuenta (250) metros de largo, dividido en dos secciones. La primera, de 210 metros de largo por 32 metros de ancho y la segunda, de 40 metros de largo por 40 metros de ancho, está conectado al área de almacenamiento de carga por una pasarela de 182 metros de largo por 13.5 metros de ancho. Tiene un total de 17 bitas de 100 toneladas cada una.

Para el diseño del muelle fueron considerados los siguientes niveles en función de las mareas, siendo el Datum Cero MSL = 0.00 m

Muelle No. 2 para cargue y descargue de contenedores:

Este muelle fue construido en la Fase 1 del proyecto.

Es un muelle tipo transparente, de loza de concreto cimentado sobre pilotes de acero, de seiscientos (600) metros de largo, con una resistencia de 3.5 ton/mt²; bitas cada 15 metros con una capacidad de 200 toneladas, para una cantidad de 41 bitas en los seiscientos (600) metros de largo.

Diseñado y contruidos básicamente con distintos elementos pre-moldeados: 6 tipos de capiteles, 7 tipos de vigas y 6 tipos de pre losas. Conformado un total de 2.733 piezas.

El concreto utilizado para la construcción del muelle fue del tipo $f'c=42$ MPa, el acero de refuerzo ASTM A-706 y $F_y=420$ Mpa, para las pre-losas se utilizó una fuerza efectiva de pre-esforzado de 1600 KN (después de las perdidas) y el cable de acero fue del tipo ASTM A-146 $F_u=1860$ kPa

La infraestructura que conforma la cimentación del muelle está dispuesta en forma de damero con 6 ejes longitudinales (A a F) con una separación de 7620mm y 81 ejes transversales con una separación de 7460mm.

En los ejes A y F se colocaron 162 pilotes metálicos de acero de 1290 mm de diámetro y 25mm de espesor, sobre estos ejes es por donde circulan las grúas pórticos; y en los ejes B, C, D y E se colocaron 324 pilotes metálicos de acero de 914mm de diámetro y 19mm de espesor. Todos

estos pilotes fueron hincados sobre el lecho marino, variando sus longitudes entre los 25 a 49 metros.

Muelle No. 3 para cargue y descargue de contenedores:

Este muelle es objeto de la Fase 2 del proyecto, actualmente en ejecución.

El muelle No. 3 actualmente cuenta con una longitud de doscientos veinticinco (225) metros y tendrá una longitud final de trescientos (300) metros al culminar su construcción, conforme a lo autorizado por el contrato de concesión portuaria No. 010 de 2007, con sus respectivos otrosíes, y la Licencia Ambiental vigente otorgada a SPIA, (ver el ARTÍCULO SEGUNDO de la Resolución No. 1762 del 09 de octubre de 2008 aclarada por el ARTÍCULO CUARTO de la Resolución No. 1795 del 18 de septiembre de 2009 ambas expedidas por el hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Sostenible), lo que le permitirá a la terminal consolidar entre los muelles No. 2 y No. 3 una línea de atraque total de 900 metros de largo por 46 metros de ancho entre todas sus posiciones de atraque, con una profundidad de 14.5 metros. Esta infraestructura, especializada en contenedores, se conecta con los patios de la terminal a través de dos pasarelas de acceso con las siguientes dimensiones: la primera de 174.3 m x 14.4 m y la segunda de 240 m x 14.5 m.

El muelle es de tipo transparente, compuesto estructuralmente por losa de concreto reforzada asentada sobre pilotes de acero tubulares.

- Pilotes: El muelle utiliza 240 pilotes:
 - Ejes principales (A y E): Pilotes tubulares acero de 1219 mm diámetro y 25.4/31.2 mm de espesor, con carga de trabajo de 900 (A) y 860 toneladas (E).
 - Ejes secundarios (B, C, D, F): Pilotes tubulares acero de 914 mm diámetro y 19/25.4 mm de espesor, carga de trabajo 350 toneladas.
- Separación estructural: Pilotes organizados en retícula regular sobre seis ejes longitudinales y hasta 40 ejes transversales (la distancia típica entre pilotes es de 7.5 m).
- Resistencia esperada de losa: El concreto utilizado está especificado para resistencias estándar de obra portuaria mayor, $f'c = 42$ MPa mínimo.
- Bitas: Incluye 20 bitas, capacidad nominal 250 toneladas cada una, distribuidas a lo largo del frente de muelle
- Vigas principales: El sistema de soporte utiliza vigas prefabricadas de concreto (precast) longitudinales para apoyo de grúas (crane beams) y vigas transversales tipo PC para conformar la losa muelle.
- Pre-losas: Se especifican paneles prefabricados para conformar la losa de muelle,

Esta configuración permite alta capacidad operativa para grúas portuarias, resistencia para tránsito pesado y flexibilidad para operaciones de carga debida a la disposición y resistencia tanto de pilotes como de losa de muelle.

Tabla 1 Niveles en función de las mareas

DESCRIPTION	TIDES RELATIVE TO MSL	TIDES RELATIVE TO MLWS
MEAN HIGHER HIGH WATER (MHHW)	+1.59m	+3.70m
MEAN HIGH WATER (MHW)	+1.49m	+3.60m
MEAN SEA LEVEL (MSL)	0.00m	+2.11m
MEAN LOWER LOW WATER (MLLW)	-1.61m	+0.50m
MEAN LOW WATER SPRING (MLWS)	-2.11m	0.00m
MAXIMUM TIDAL RANGE = 5.4m. CONTRACTOR SHALL VERIFY SEASONAL TIDAL VARIATIONS		

Fuente: SPIA S.A

Las corrientes consideradas para el diseño fueron de 0,6m en cualquier dirección, y una altura significativa de olas $H_s=1\text{m}$ (provocada por los buques).

El elenco de embarcaciones tenidas en cuenta para el diseño, al igual que las condiciones de atraque se muestra a continuación:

Muelle 2:

Tabla 2 Elenco de embarcaciones y condiciones de atraque

VESSEL TYPE	CAPACITY {TEU}	DEADWEIGHT {TONNES}	DISPLACEMENT {TONNES}	LOA {m}	BEAM {m}
LARGEST (PHASE 1)	9,500	107,500	144,500	351	43
SMALLEST	300	7,000	10,000	120	18
FUTURE ULCS (PHASE 2)	12,500	150,000	200,000	380	57

CONT.

VESSEL TYPE	MOULDED DEPTH {m}	LOADED DRAUGHT {m}	APPROACH VELOCITY {m/s}	ANGLE OF APPROACH	POINT OF IMPACT
LARGEST (PHASE 1)	27.3	14.5	0.10	6 DEG	1/4
SMALLEST	8.5	7	0.18	10 DEG	1/4
FUTURE ULCS (PHASE 2)	29	16	0.10	6 DEG	1/4

Fuente: SPIA S.A

Muelle 3:

3.5. Largest Vessel

Super Post-Panamax Container Vessel (Ultra Large Container Vessel, ULCV)

Length Overall (LOA)	400 m
Beam	61.5 m
Vessel Displacement	307,000 Tonnes
Deadweight (DWT)	240,000 Tonnes
Berthing Velocity	0.10 m/s
Berthing Angle	0 through 6 degrees
Maximum Draft	17 m
Hull Depth	33.5 m

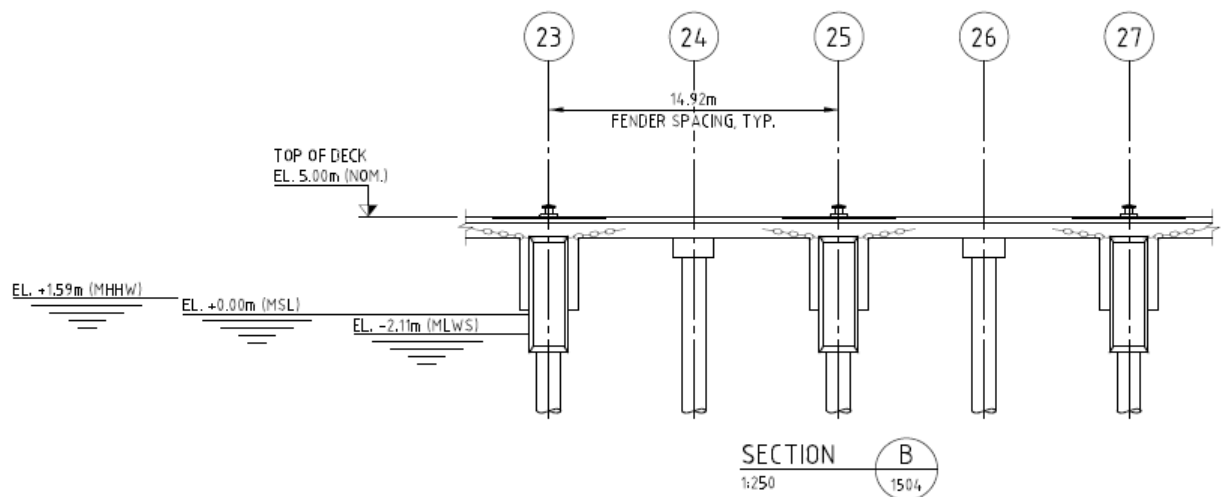
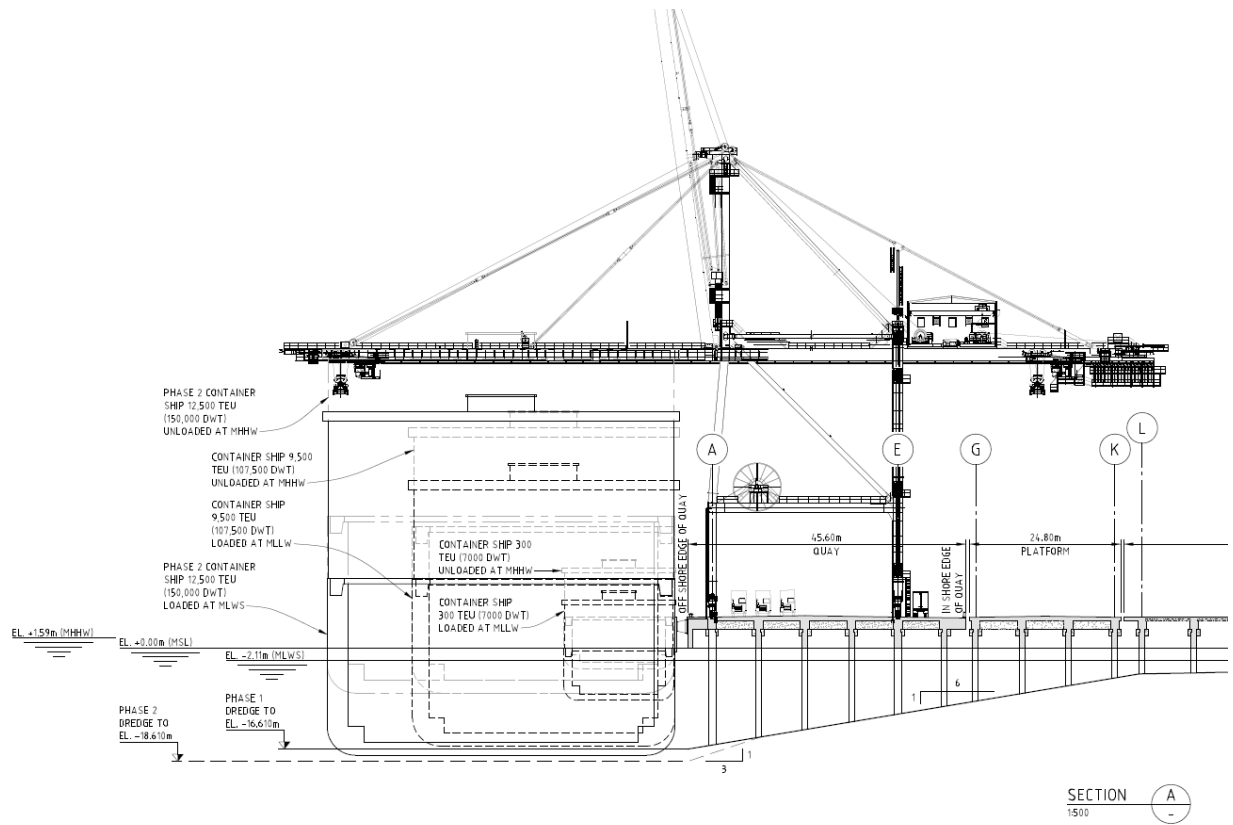
3.6. Smallest Vessel

Container Vessel

Length Overall (LOA)	120 m
Beam	18.0 m
Vessel Displacement	10,000 Tonnes
Deadweight (DWT)	7,000 Tonnes
Berthing Velocity	0.18 m/s
Berthing Angle	0 through 8 degrees
Maximum Draft	7 m

Adicionalmente los datos respecto de la presión máxima sobre las defensas, máxima fuerza durante el atraque y la energía de absorción se muestran a continuación:
Muelle 2:

Ilustración 3 Presión máxima defensas, fuerza del atraque y energía de absorción



MAXIMUM HULL PRESSURE 200kPa

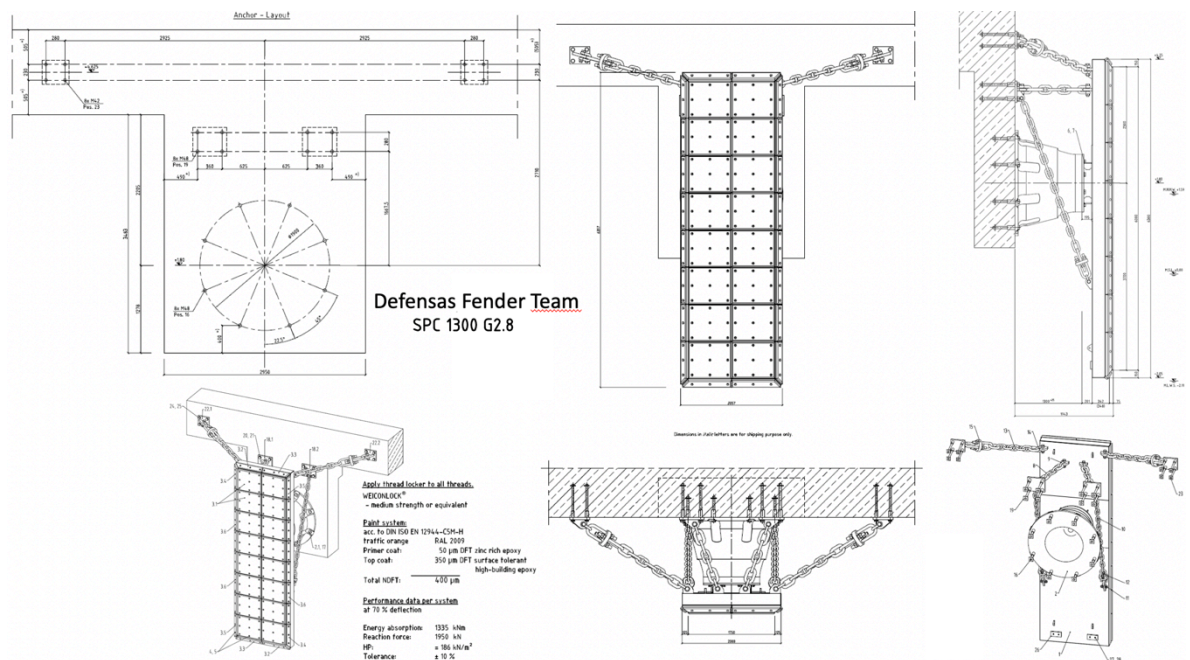
MAXIMUM FENDER REACTION 2000 kN (INCLUDING ALLOWANCES FOR MANUFACTURER TOLERANCE AND ANGULAR APPROACH AND HULL FLARE TO 15 DEGREES)

MINIMUM RATED ENERGY ABSORPTION CAPACITY INCLUDING ALLOWANCE FOR MANUFACTURED TOLERANCE AND ANGULAR IMPACT 135 TONNE METRE.

Fuente: SPIA S.A.

A continuación, se muestran las características más importantes de las defensas:

Ilustración 4 Características Defensas



Fuente: SPIA S.A

Vistas, plantas, detalles y características de las defensas instaladas. Se cuenta con 41 defensas para el muelle de 600 metros y 16 defensas para el muelle de 250 metros. La separación entre defensas es de 15m.

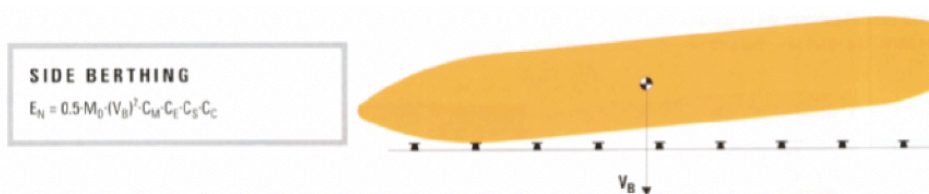
Ilustración 5 Vistas, Plantas, Detalles Defensas

Ilustración 7 Características Buques para Selección de Defensas

VESSEL TYPE	CAPACITY (TEU)	DEADWEIGHT (TONNES)	DISPLACEMENT (TONNES)	LOA (m)	BEAM (m)
LARGEST (PHASE 1)	9,500	107,500	144,500	351	43
SMALLEST	300	7,000	10,000	120	18
FUTURE ULCS (PHASE 2)	12,500	150,000	200,000	380	57

CONT.

VESSEL TYPE	MOULDED DEPTH (m)	LOADED DRAUGHT (m)	⊥ APPROACH VELOCITY (m/s)	ANGLE OF APPROACH	POINT OF IMPACT
LARGEST (PHASE 1)	27.3	14.5	0.10	6 DEG.	1/4
SMALLEST	8.5	7	0.18	10 DEG.	1/4
FUTURE ULCS (PHASE 2)	29	16	0.10	6 DEG.	1/4

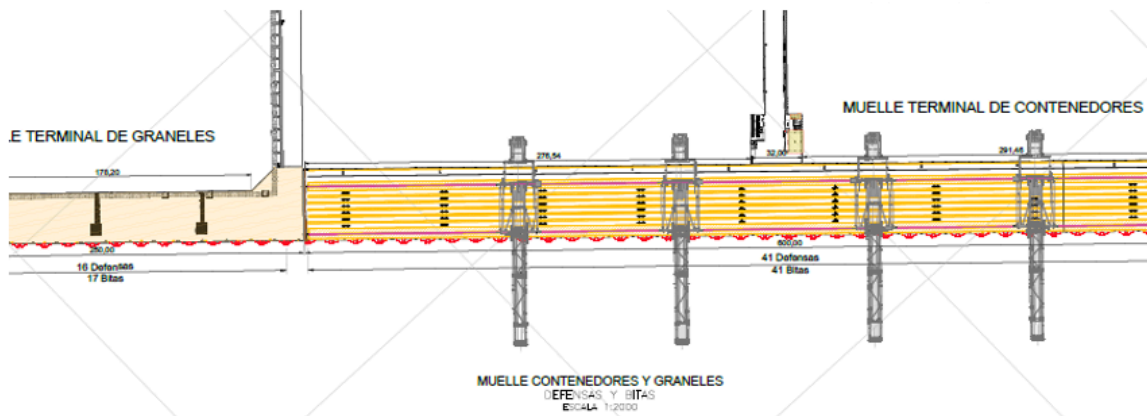


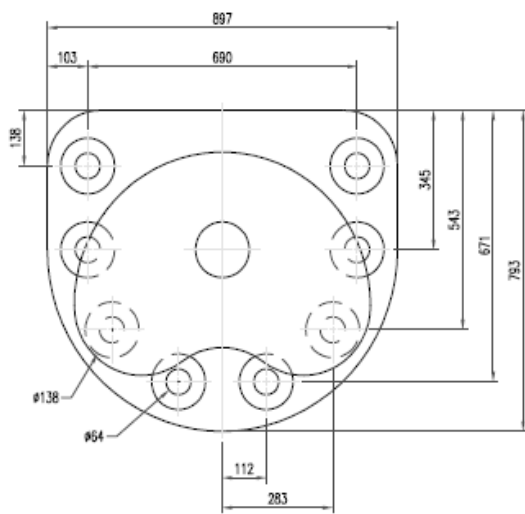
Energía-Reacción-Presión y Tolerancia de las defensas

Energy absorption: 1335 kNm
 Reaction force: 1950 kN
 HP: = 186 kN/m²
 Tolerance: ± 10 %

Fuente: SPIA S.A

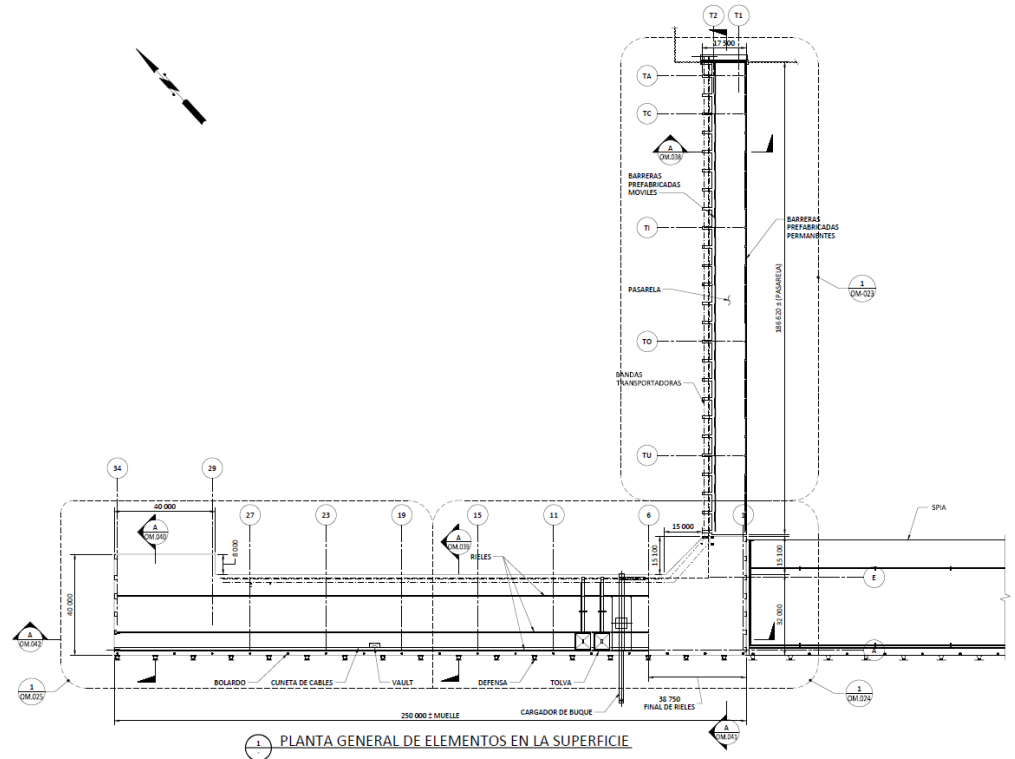
Ilustración 8 Plano del muelle:

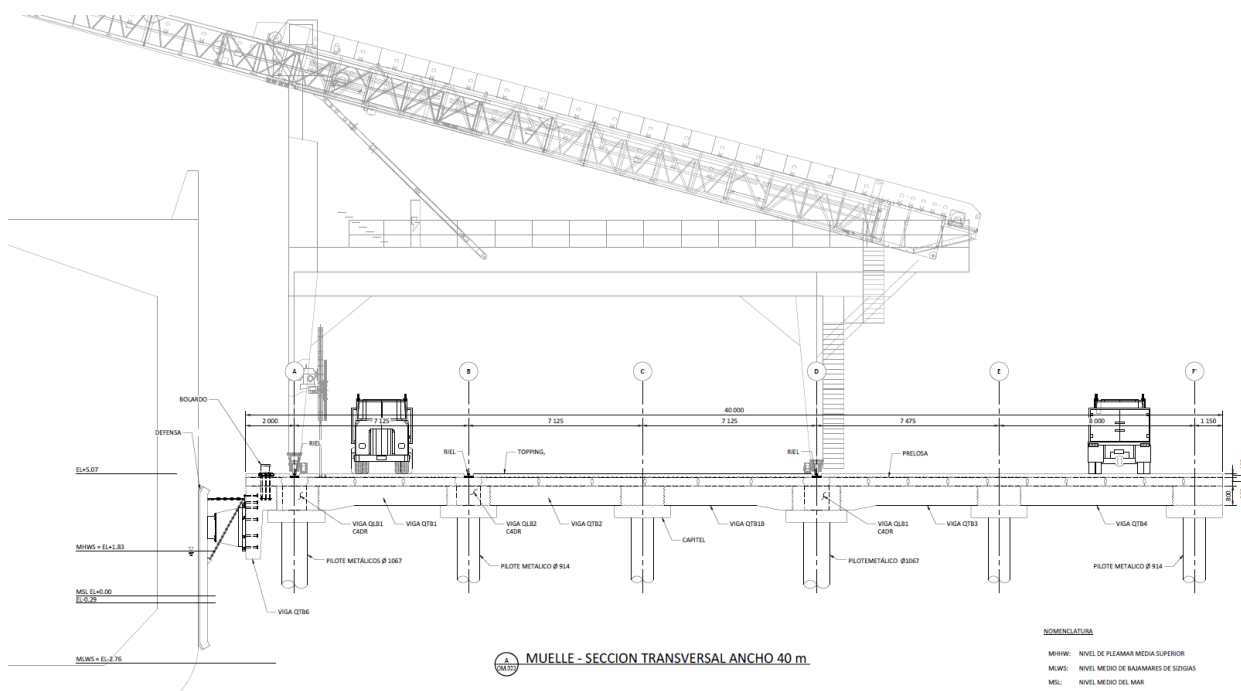
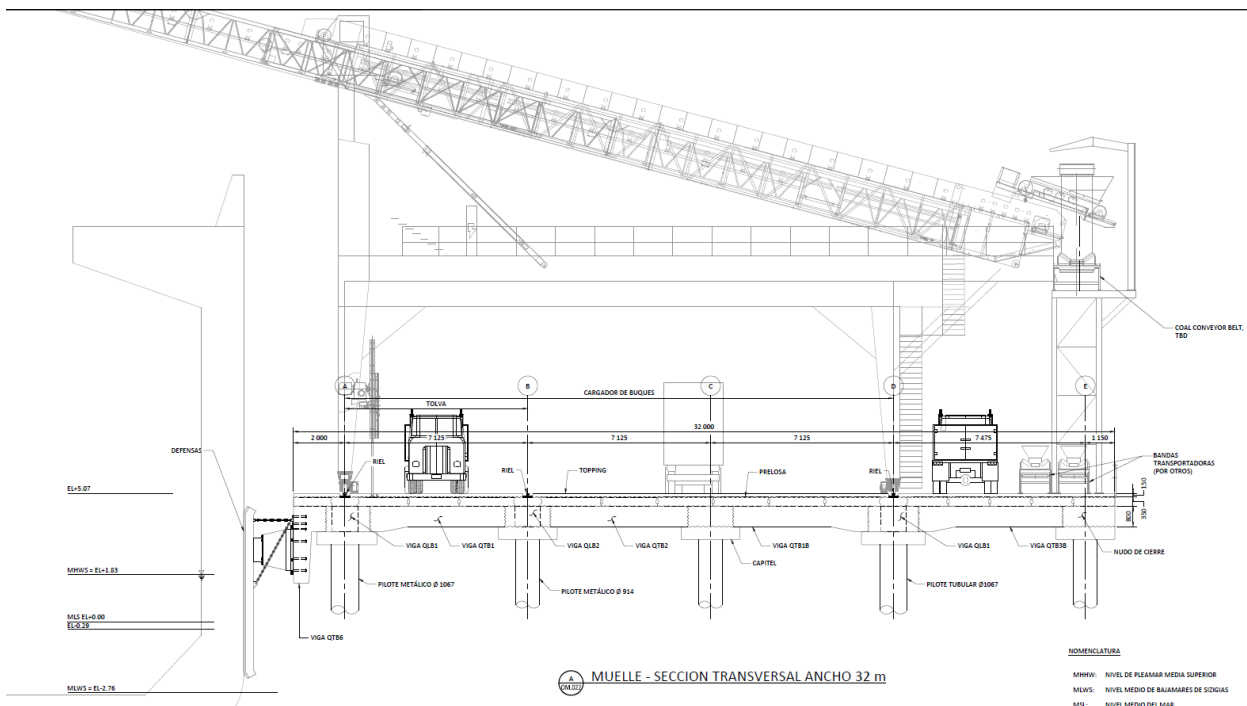


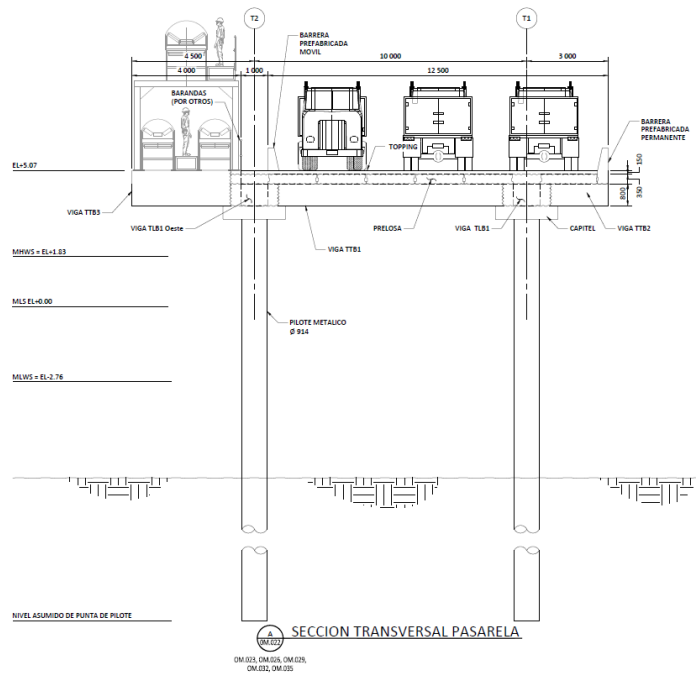


SIMBOLOGÍA:

-  TOLVA
-  CINTA TRANSPORTADORA GRANOS (POR OTROS)
-  CINTA TRANSPORTADORA CARBÓN (POR OTROS)
-  BOLLARDS
-  CRANE STOP
-  DEFENSAS



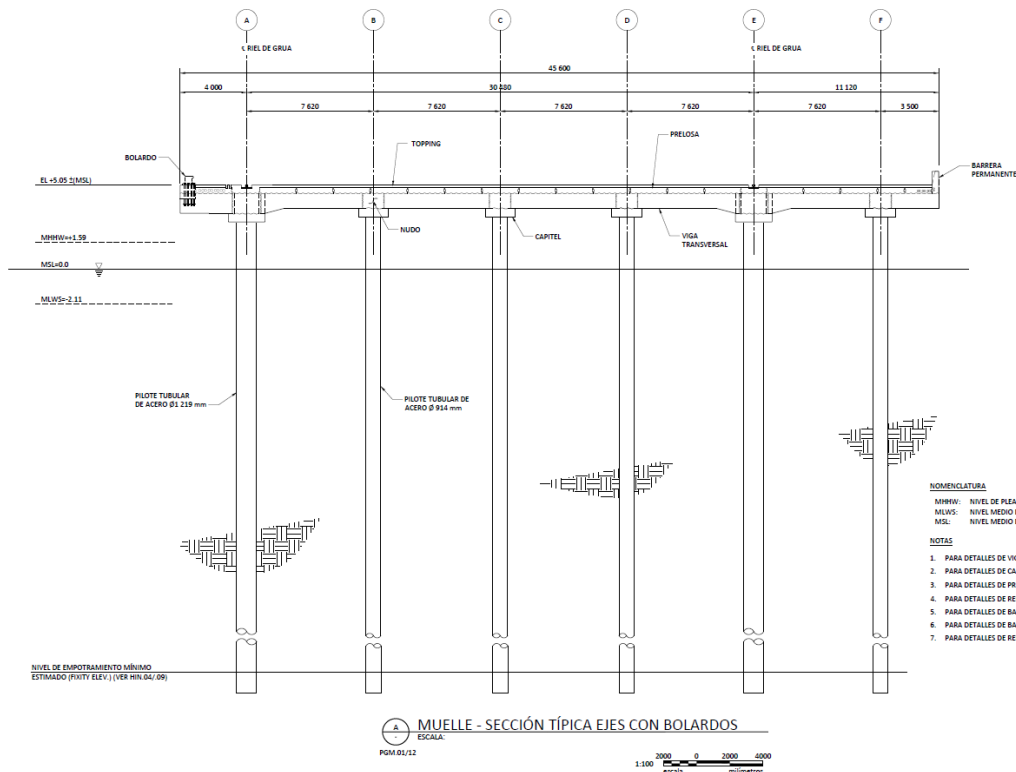




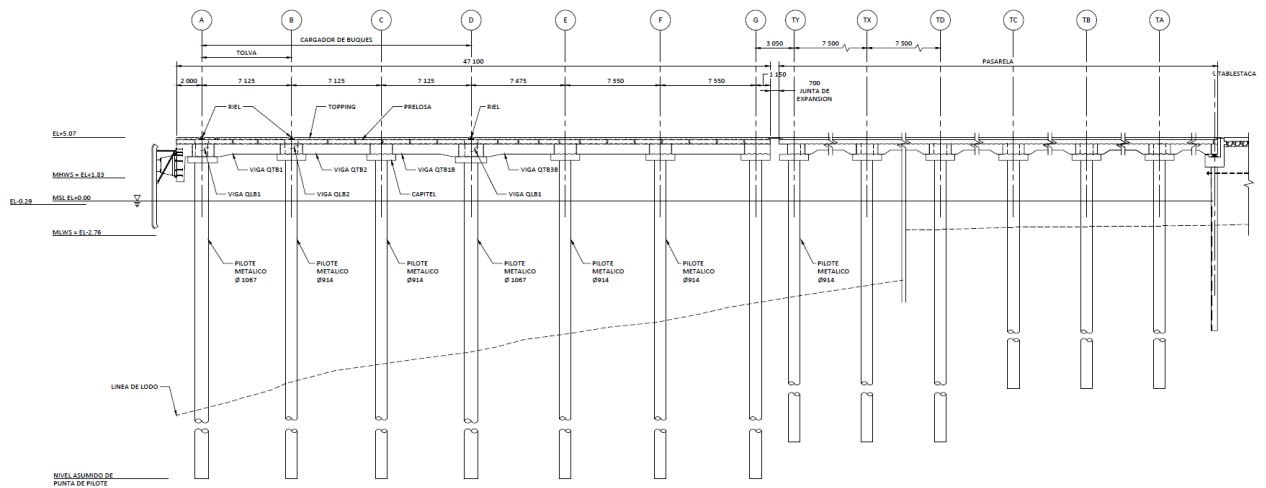
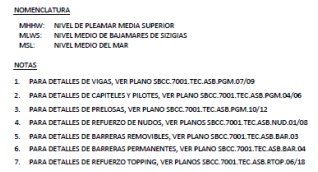
- NOTAS**
1. PARA DETALLES DE VIGA TTB3, VER PLANO BSCL.7147 ASB.OM.EPR.004
 2. PARA DETALLES DE VIGA TTB1, VER PLANO BSCL.7147 ASB.OM.EPR.005
 3. PARA DETALLES DE CAPITELES CL, VER PLANO BSCL.7147 ASB.OM.EPR.001
 4. PARA DETALLES DE VIGA TTB1 OESTE, VER PLANO BSCL.7147 ASB.OM.EPR.035
 5. PARA DETALLES DE VIGA TTB2, VER PLANO BSCL.7147 ASB.OM.EPR.003

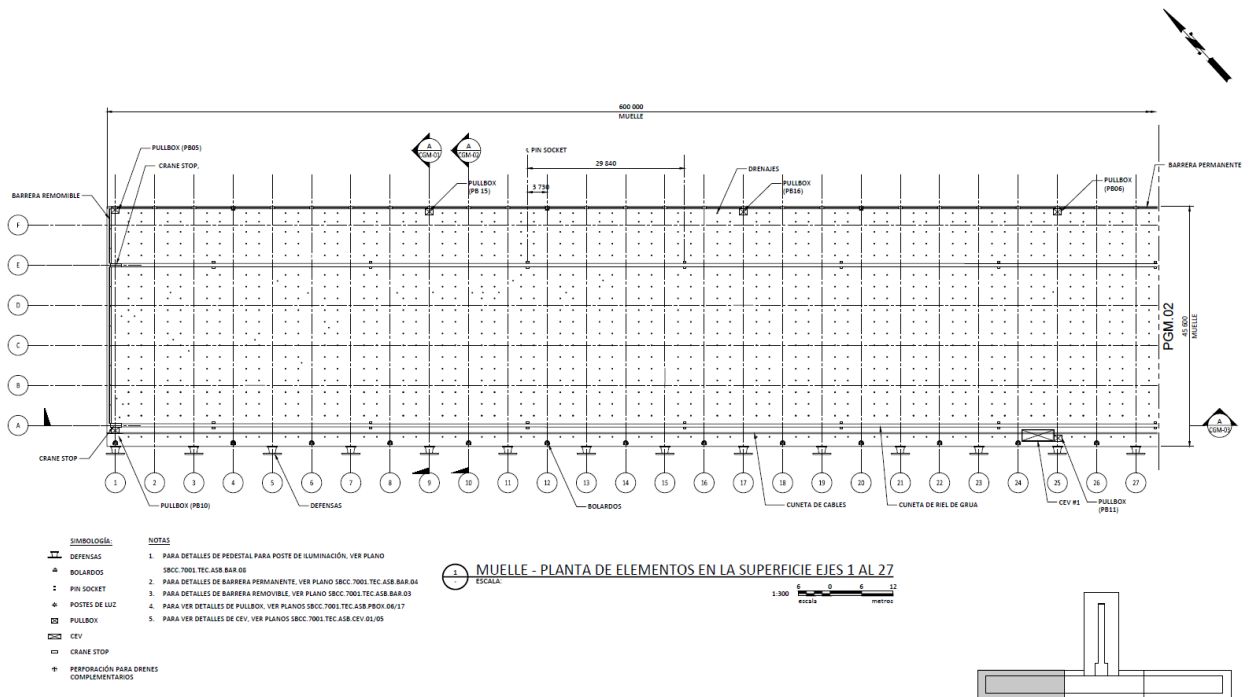
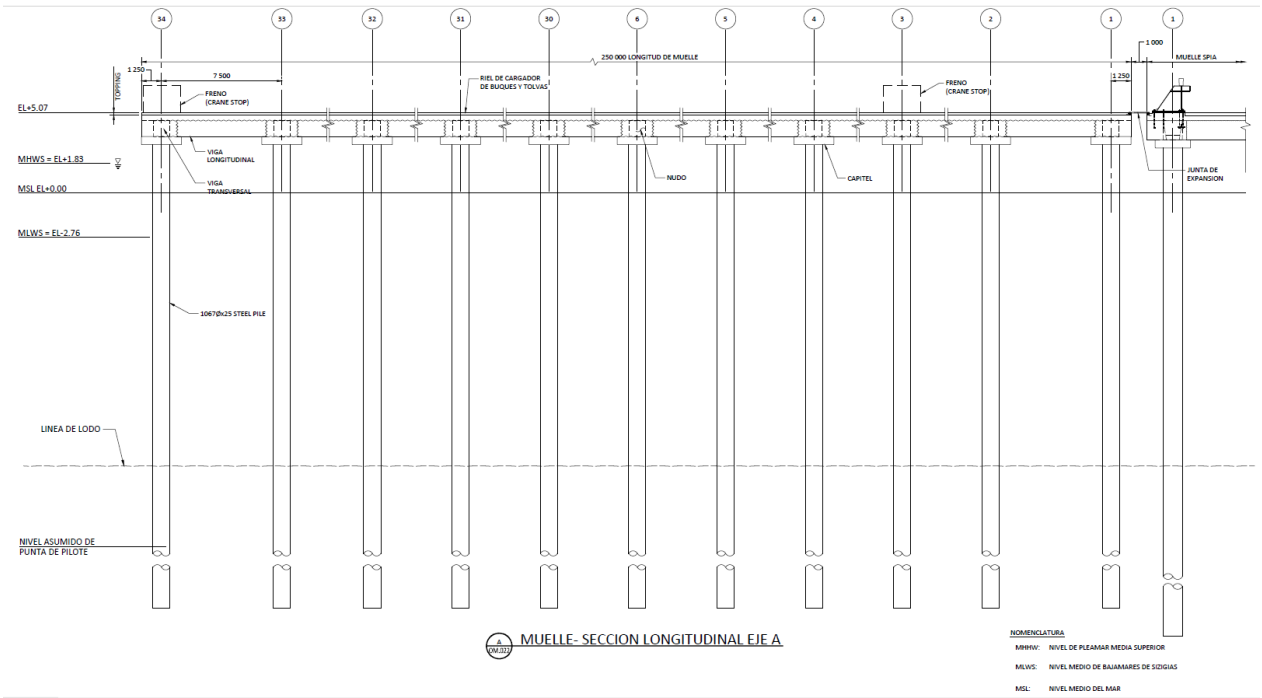
NOMENCLATURA

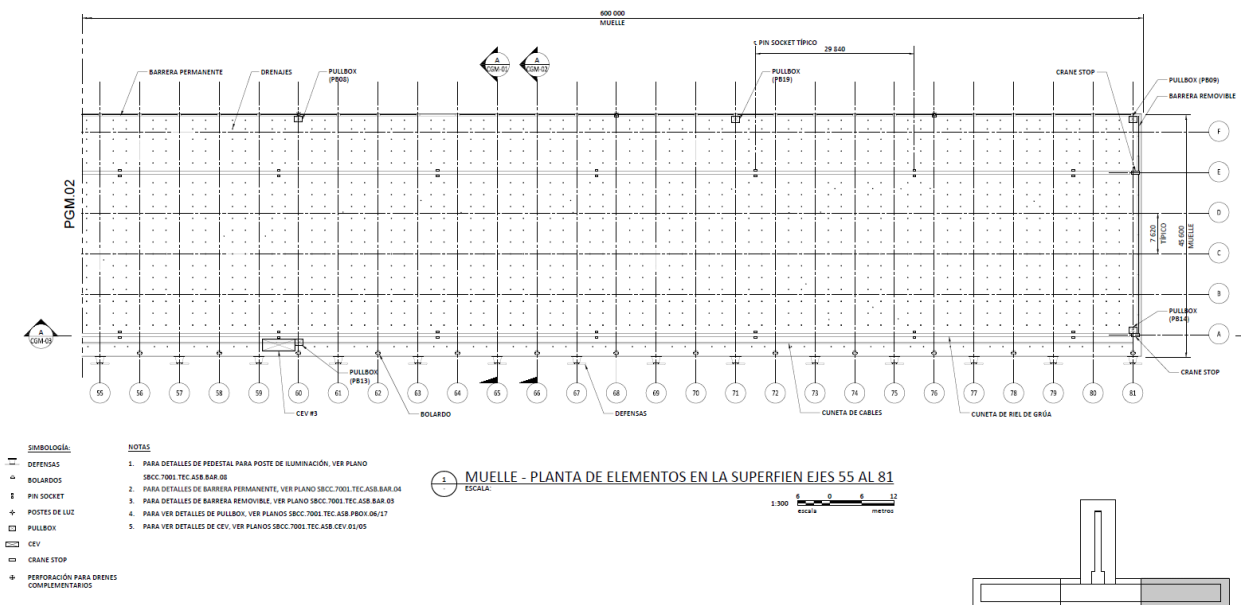
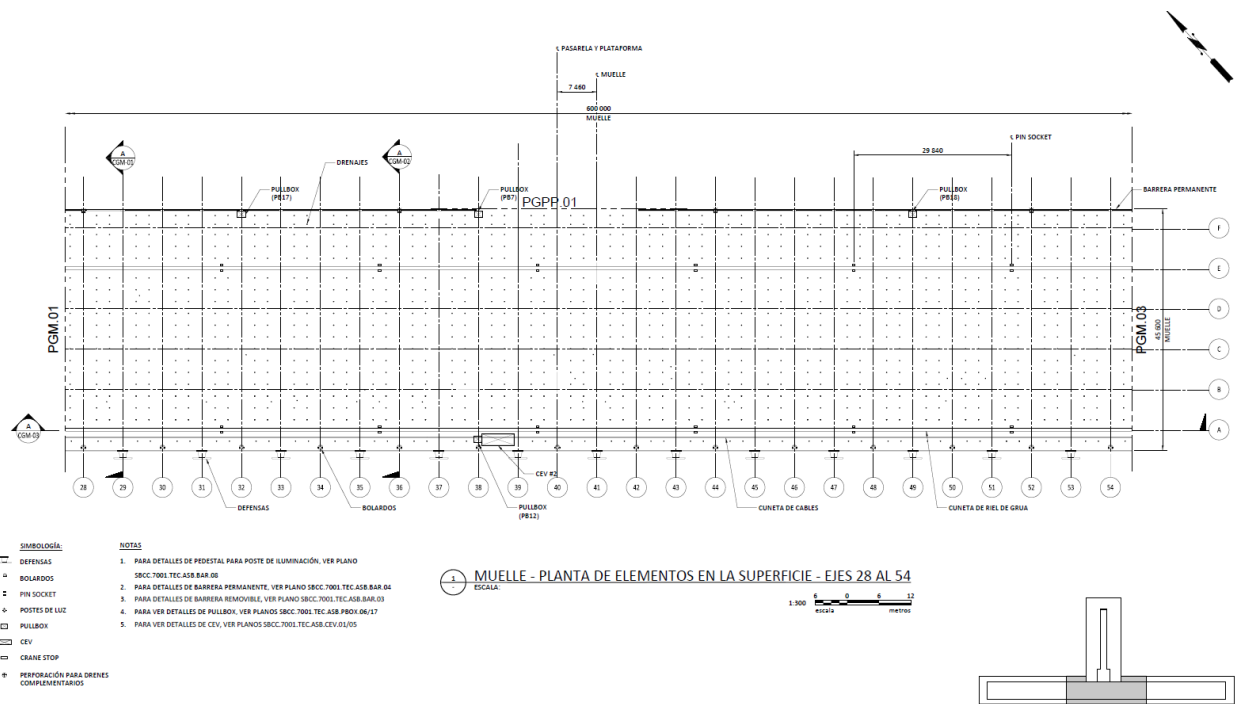
MHHWS: NIVEL DE PLEAMAR MEDIA SUPERIOR
 MLWS: NIVEL MEDIO DE BAJAMARES DE SIZIGIAS
 MSL: NIVEL MEDIO DEL MAR

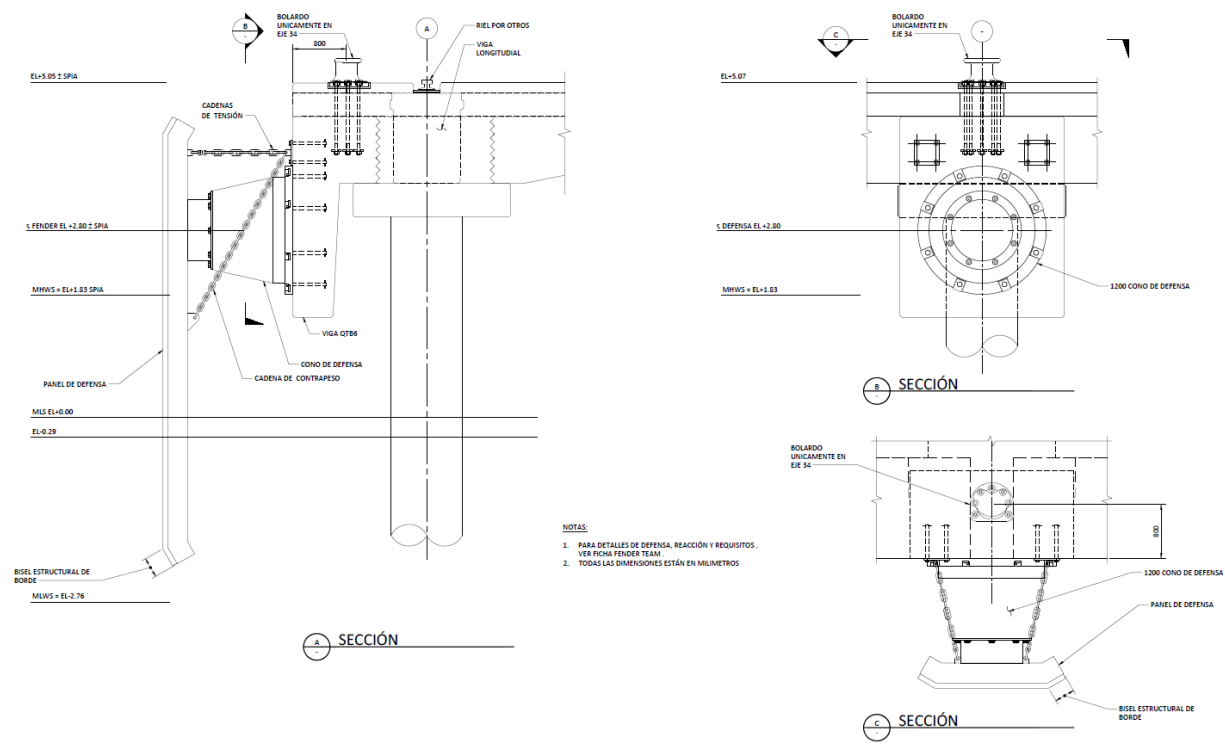


- NOMENCLATURA**
- MHHWS: NIVEL DE PLEAMAR MEDIA SUPERIOR
 MLWS: NIVEL MEDIO DE BAJAMARES DE SIZIGIAS
 MSL: NIVEL MEDIO DEL MAR
- NOTAS**
1. PARA DETALLES DE VIGAS, VER PLANO SBCC.7001.TEC.ASB.PGM.07/09
 2. PARA DETALLES DE CAPITELES Y PILOTES, VER PLANO SBCC.7001.TEC.ASB.PGM.04/06
 3. PARA DETALLES DE PRELOSAS, VER PLANO SBCC.7001.TEC.ASB.PGM.10/12
 4. PARA DETALLES DE REFUERZO DE NUDOS, VER PLANOS SBCC.7001.TEC.ASB.NUD.01/08
 5. PARA DETALLES DE BARRERAS REMOVIBLES, VER PLANO SBCC.7001.TEC.ASB.BAR.03
 6. PARA DETALLES DE BARRERAS PERMANENTES, VER PLANO SBCC.7001.TEC.ASB.BAR.04
 7. PARA DETALLES DE REFUERZO TOPPING, VER PLANOS SBCC.7001.TEC.ASB.TOP.06/18









Fuente: SPIA S.A

Muelle 3:

Características de defensas:

- Tipo de defensa: Cone 1600 G2.6 (con panel frontal UHMW-PE y accesorios de acero galvanizado)
- Presión máxima sobre casco (Hull Pressure): 300 kN/m² (±10%)
- Fuerza máxima de reacción: 2827 kN
- Energía de absorción: 2375 kNm por defensa (deflexión al 70%)
- Cantidad: 20 unidades instaladas por muelle
- Dimensiones de Panel: 310mm x 2300mm x 4900mm (acero pintado con UHMW-PE negro)
- Accesorios principales: Tornillos hexagonales M48, arandelas, anclajes fundidos, arandelas tipo L, panel frontal UHMW-PE, y accesorios en acero galvanizado
- Normas y tolerancias: Todos los componentes cumplen tolerancias y normas internacionales especificadas en el catálogo SFT vigente a la fecha de instalación.

Numbers are per system:					20 systems	
Pos.	Qty.	Name	Norm / Dimension	Drawing	Material	£ kg
1.1	1	Fender	Cone 1600 G2.6	103	Rubber/St	-
1.2	8	L-Washer	8x182x130		316	13
2.1	8	Cast-In-Anchor	M48x431	105		79
2.2	8	Hex. head screw	M48x150 ISO 4017	-		27
3.1	8	Hex. head screw	M48x110 ISO 4017			22
3.2	8	Washer	M48 ISO 7089 200HV			2
4	1	Panel	310x2300x4900		St/painted	4611
5.1	20	UHMW-PE	50x505x912		FQ/black	416
5.2	2	UHMW-PE	50x620x171			8
5.3	4	UHMW-PE	50x505x171			15
5.4	2	UHMW-PE	50x620x171			8
5.5	2	UHMW-PE	50x151x1052			13
5.6	6	UHMW-PE	50x151x912			36
5.7	2	UHMW-PE	50x151x1052			13
6	166	Flange nut	M20 / Ø55x10	-	1.4404	16
7	2	Cast-In-U-Anchor	Ø70x955	106	316	157
8	2	Cast-In-U-Anchor	Ø70x955	107		157
9.1	2	Tension chain	Ø40x200-5.0D-K3 - MBL=1260kN - 1 link	108	St/hdg	12
9.2	2	Tension chain	Ø40x160-4.0D-K3 - MBL=1260kN - 2 links			20
9.3	4	Shackle D-Type	Ø45/50x149 - WLL 25t - MBL=1250kN			54
10	2	Chain tensioner	Ø48x595-855	109		136
11.1	2	Weight chain	Ø38x152-4.0D-K3 - MBL=1130kN - 21 links	110		181
11.2	4	Shackle D-Type	Ø38/42x127 - WLL 17t - MBL=850kN			31
12.1	2	Shear chain	Ø40x160-4.0D-K3 - MBL=1260kN - 5 links	111		50
12.2	2	Shear chain	Ø40x160-4.0D-K3 - MBL=1260kN - 6 links			60
12.3	4	Shackle D-Type	Ø45/50x149 - WLL 25t - MBL=1250kN			54
13	2	Chain tensioner	Ø48x595-855	109		136

All tolerances acc. to SFT-catalogue valid on drawing date - Alle Toleranzen gemäß SFT-Katalog gültig am Zeichnungsdatum

Dimensions in italic letters are
for shipping purposes only.

Material of steel plates

-Q355B or equivalent

Apply thread locker to all threads

WEICONLOCK® or LOCTITE®

- medium strength or equivalent

Paint system

Acc. to ISO 12944-5:2019 Table C5, System 5.04 V
and with ISO 12944-9:2018,

Table 3 - Splash and Tidal Zones CX and Im4.

Traffic Orange: RAL 2009

NDFT: 550µm

Rated performance data per system

Energy absorption: 2375kJ/m

Reaction force: 2827kN

Hull pressure RP: 300kN/m²

Deflection: 70%

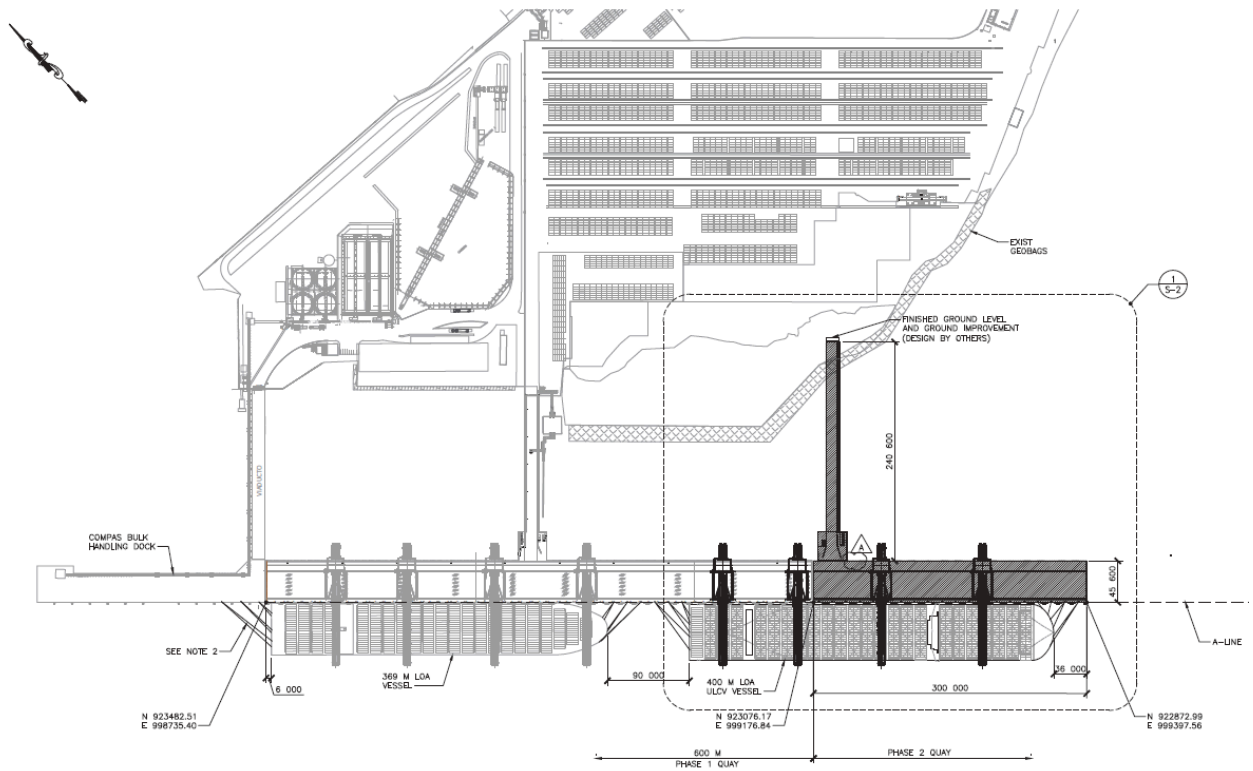
Tolerance: ±10%

Características Buques para Selección de Defensas:

El diseño y las especificaciones de las defensas Cone 1600 G2.6 instaladas en el muelle están dimensionadas para recibir buques del tipo Super Post-Panamax Container Vessel (Ultra Large Container Vessel, ULCV), según los siguientes parámetros de buque de diseño:

- Eslora (LOA): 400 m
- Manga: 61.5 m
- Desplazamiento: 307,000 toneladas.
- DWT: 240,000 toneladas
- Velocidad de atraque: 0.10 m/s.
- Ángulo de atraque: 0 a 6 grados.
- Calado máximo: 17 m
- Puntal de casco: 33.5 m

Las defensas están seleccionadas y diseñadas para absorber la energía generada por buques de estas dimensiones, garantizando una presión limitada sobre el casco de hasta 300 kN/m², una fuerza máxima de reacción de 2827 kN y una capacidad de absorción energética de 2375 kNm por unidad a una deflexión del 70%.



NOTES:

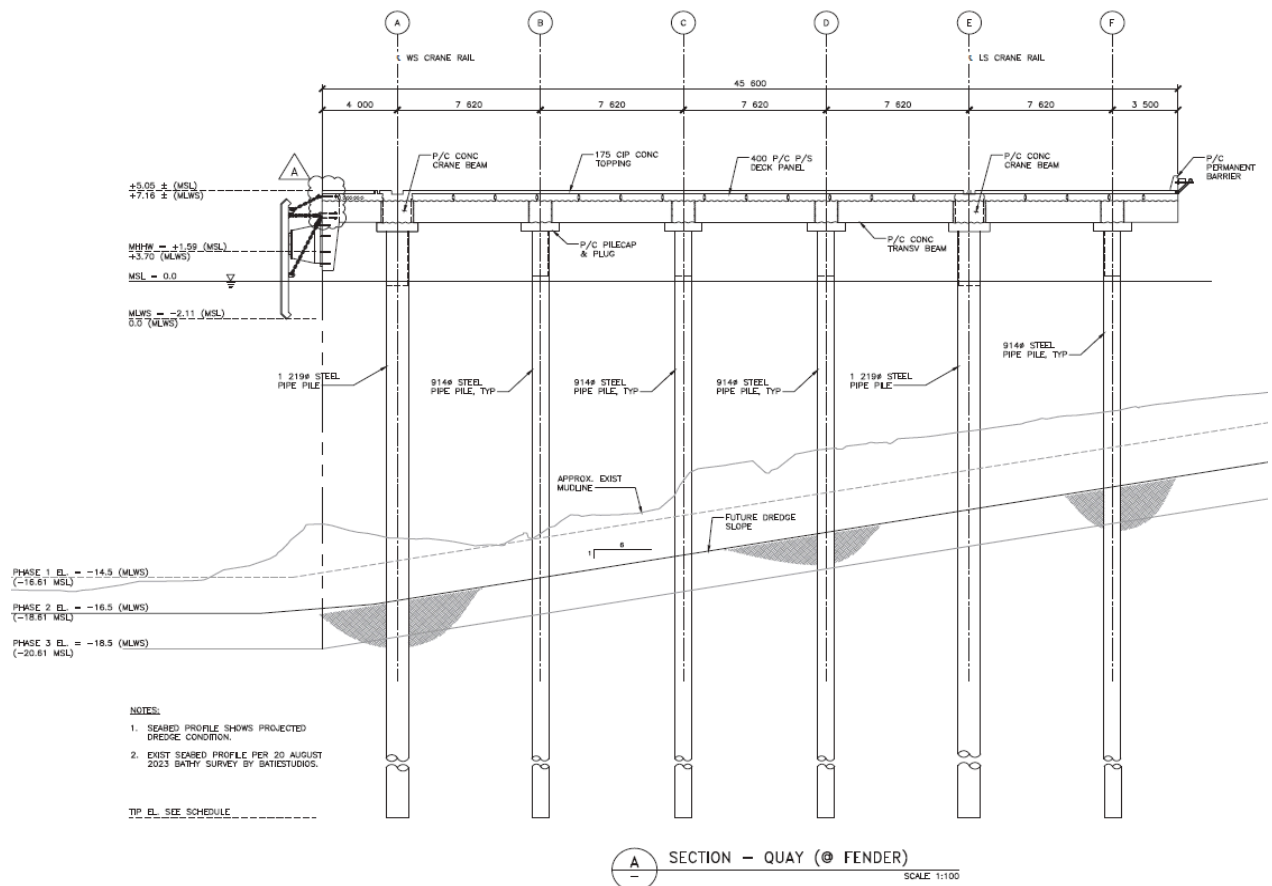
1. MOORING LAYOUT IS CONCEPTUAL AND MAY VARY DEPENDING ON VESSEL SIZE.
2. UNDER THIS MOORING ARRANGEMENT, THE USE OF COMPAS' BOLLARDS MAY BE REQUIRED.
3. COORDINATES ARE BASED ON THE TOPOGRAPHIC SURVEY BY BATESTUDIOS S.A.S., DATED JULY 6-7, 2023, PROVIDED BY SPIA IN SEPTEMBER 2023. THE CONTRACTOR SHALL PERFORM AN INDEPENDENT SURVEY TO CONFIRM THE COORDINATES AND BRING ANY ISSUES TO THE ATTENTION OF THE ENGINEER PRIOR TO CONSTRUCTION.

1

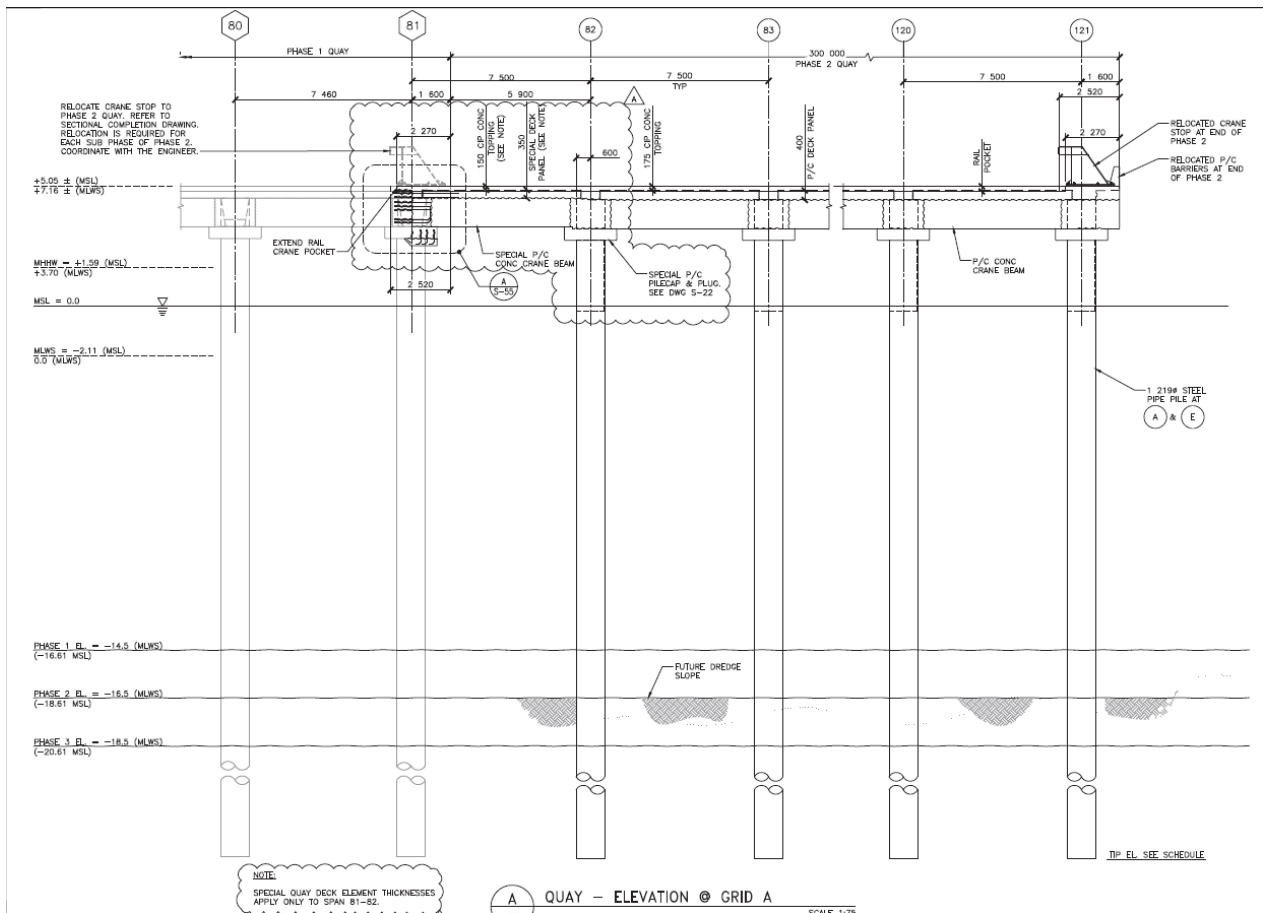
SITE PLAN

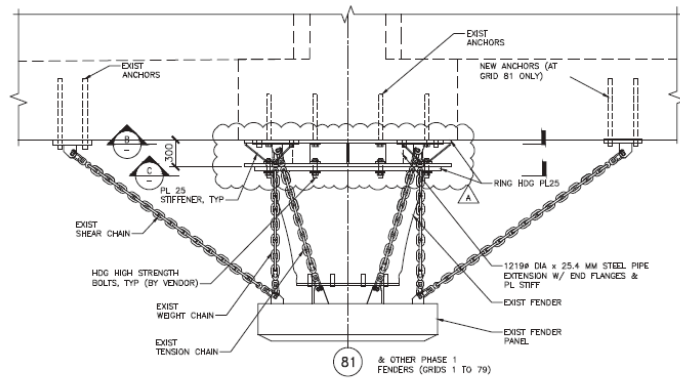
SCALE: 1:2000

Plano Muelle

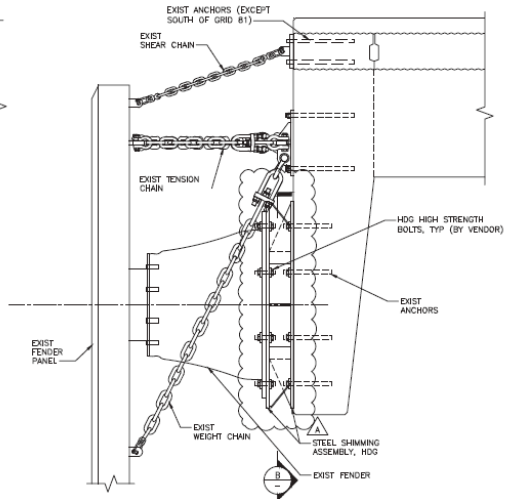


Corte Típica Transversal Muelle

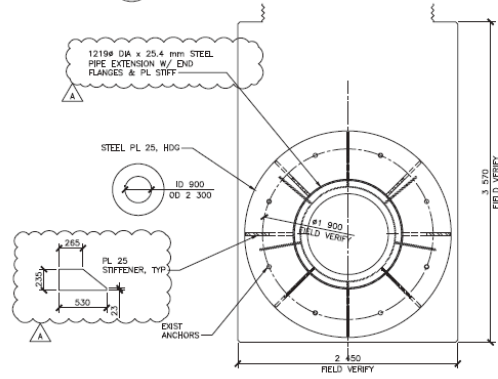




1 PLAN - SHIMMED PHASE I QUAY FENDER SYSTEM
SCALE 1:20



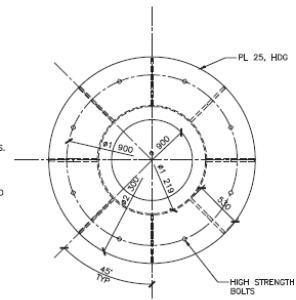
A SECTION - SHIMMED PHASE I QUAY FENDER SYSTEM
SCALE 1:20



B SECTION - STEEL SHIMMING PLATE AND ANCHORAGE
SCALE 1:20

NOTES:

1. CONTRACTOR TO SUBMIT SHOP DRAWINGS AND INSTALLATION METHODOLOGY OF FENDER SHIM ASSEMBLY AND INSTALLATION SEQUENCE TO ENGINEER FOR REVIEW PRIOR TO FABRICATION.
2. COORDINATE WITH EMPLOYER FOR QUANTITY OF PHASE I FENDERS TO BE SHIMMED. FENDER HARDWARE AND CHAINS NEED TO BE DISMANTLED, ADJUSTED AND THEN REINSTALLED.
3. FENDER HARDWARE AND CHAINS TO BE FIELD VERIFIED AND ADJUSTED PER VENDOR REQUIREMENTS.
4. ALL STEEL PLATES SHALL BE HDG.
5. REFER TO FENDER SPECS FOR ACCESSORIES SPECS.
6. FENDER SHIMMING ALSO REQUIRED FOR COMPAS QUAY; COORDINATE WITH EMPLOYER.
7. EXIST WEIGHT, TENSION & SHEAR CHAINS MAY NEED LENGTHENING. CONTRACTOR TO ADD LINKS AS NEEDED.
8. FENDER UNIT SHIMMING PROCEDURES:
 - a. DISMANTLE FENDER UNIT & HARDWARE AT LOCATION DIRECTED BY THE ENGINEER
 - b. MOUNT SHIM ASSEMBLY ON PREVIOUSLY UNMOUNTED FENDER UNIT.
 - c. REINSTALL SHIMMED FENDER UNIT ON THE FENDER BLOCK.



C SECTION - STEEL SHIMMING ASSEMBLY
SCALE 1:20

NOTE:
SHEAR CHAINS NOT SHOWN.
SEE

CONTRACT

Las ayudas a la navegación se instalaron de acuerdo con las resoluciones No 777 del 17 de diciembre de 2015 y 0853 del 6 de diciembre de 2017 MD-DIMAR-CP1, una vez aprobados el estudio de navegabilidad Siport21, por DIMAR.

Se encuentra señalizado por las boyas descritas a continuación:

Tabla 3 Boyas - Ayudas a la navegación

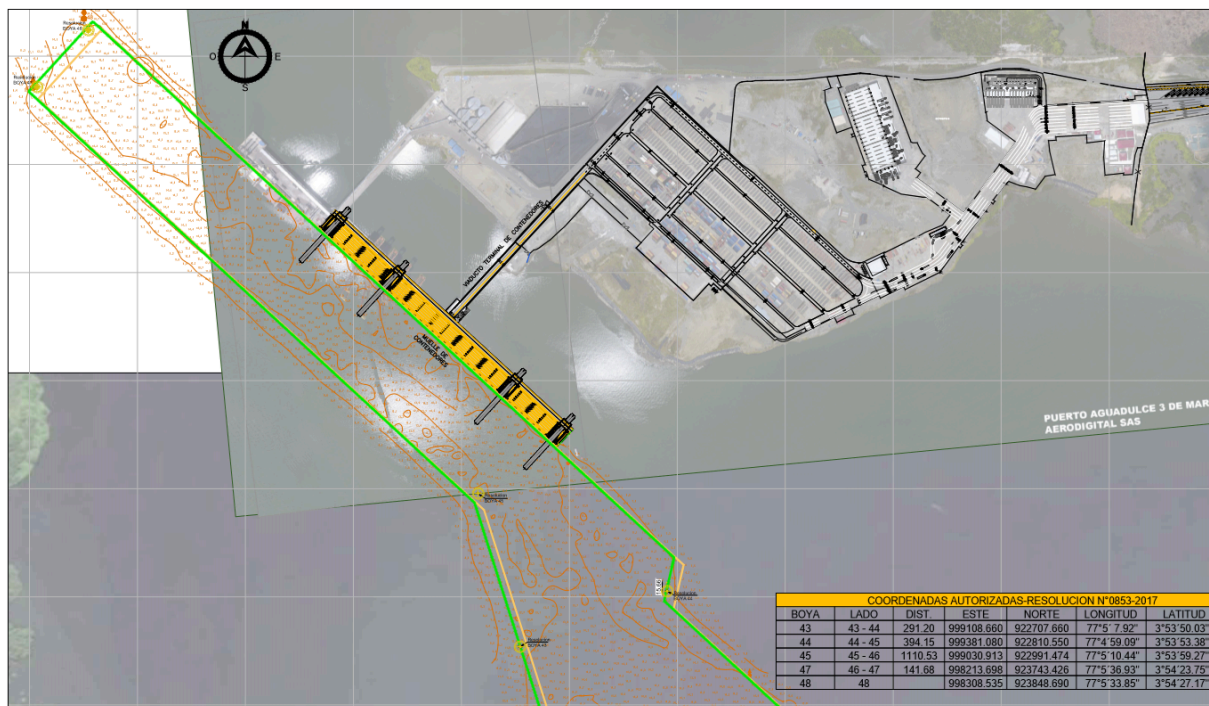
NOMBRE	COLOR	Coordenadas Geográficas WGS-84	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
Boya lateral No. 43	Verde	03°53'50,030"	77°05'07,920"
Boya lateral No. 44	Roja	03°53'53,380"	77°04'59,090"
Boya lateral No. 45	Verde	03°53'59,270"	77°05'10,440"
Boya lateral No. 47	Verde	03°54'23,750"	77°05'36,930"
Boya lateral No. 48	Roja	03°54'27,177"	77°05'33,856"

Fuente: DIMAR (2017)

Boyas de elastómero de alta visibilidad modelo de 2,35m de diámetro y 3,5m de altura focal, con flotador fabricado con el interior de espuma de polietileno de célula cerrada y recubierto con poliuretano elastómero de gran resistencia a impactos; con castillete hexagonal de acero inoxidable de 3m de altura. Incluye:

- Numeración identificativa para la boya.
- Sistema Pararrayos.
- Reflector de radar pasivo: 10,2m2
- Marca de tope: cónica color rojo o cilíndrica color verde dependiendo su ubicación babor o estribor.
- Soporte para baliza autoalimentada
- Asas de izado
- Baliza autoalimentada de Led.
- Fuente luminosa compuesta por diodos Led de alta potencia y lentes acrílicas de gran precisión estabilizadas contra los rayos UV.
- Divergencia vertical: 12°
- Sistema de alimentación equipado con:
- 4 módulos solares de 7,5w
- 1 batería gelificada de 32 Ah
- Característica de destello: FI 3s
- Alcance: hasta 7m.n.
- Incluye módulo de monitorización y telecontrol MFGPS+MFSAT

Ilustración 9 Ubicación de las boyas Canal de acceso.



Fuente: SPIA S.A

En su fase 2, sin dragado de ensanchamiento, las ayudas a la navegación se conservan en la posición actual aprobada por la DIMAR según resoluciones No 777 del 17 de diciembre de 2015 y 0853 del 6 de diciembre de 2017 MD-DIMAR-CP1.

3.8. Peligros a la navegación

Los posibles peligros a la navegación en el área de responsabilidad son los siguientes:

- Colisión de una nave en navegación por el canal de acceso con otra nave atracada, a consecuencia de falta de iluminación o carencia de señales suficientes de navegación, instaladas en el canal.
- Colisión de una nave en navegación por el canal de acceso con un objeto señalizador, ya sea boya, baliza, boya de amarre, muelle en la asistencia por parte de los remolcadores (potencia de remolque).
- Contacto de la nave con el lecho marino por falta de profundidad en la travesía por el canal de acceso.
- Fallas en las ayudas a la navegación que provoquen una salida del canal y posterior encallamiento.
- Cantidad insuficiente de remolcadores en la bahía de Buenaventura para soportar las operaciones de los barcos; y a su vez cualquier emergencia que se pueda presentar con

un estos; así mismo, las condiciones técnicas de los remolcadores en relación con los barcos actuales que ingresan a la bahía.

- Idoneidad de los pilotos prácticos autorizados por la DIMAR con el fin de evitar encallamientos y/o colisiones.

Los Peligros a la Navegación serán informados y controlados por la autoridad marítima colombiana, DIMAR.

Sin embargo, en caso de siniestro el Terminal tiene la obligación de informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro en sus áreas concesionadas, atentos a apoyar las acciones y protocolos de acción y reacción.

3.9. Áreas de fondeo

El Terminal no contempla áreas de fondeo propias, por lo tanto, usara las áreas de fondeo previamente establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, debidamente señalizadas en la cartografía náutica nacional. La Autoridad Marítima Nacional podrá, mediante acto administrativo, habilitar, autorizar y modificar el uso de otras áreas de fondeo, cuando las circunstancias así lo requieran.

Con el fin de dar una óptima utilización del muelle, el Terminal ordenará, por razones de su conveniencia, mover un buque de un muelle a otro o a zona de fondeo. En caso de peligro inminente o fuerza mayor donde se requiera la movilización del buque a área de fondeo, dicho costo será asumido por el buque o su agencia.

El fondeo de buques se hará en los sitios definidos por la Capitanía de Puerto. El pago del fondeo a DIMAR estará a cargo del buque o su Agente Marítimo según procedimientos fijados por las autoridades.

El Terminal no asume ninguna responsabilidad que se origine en áreas de fondeo.

3.10. UKC y calado operacional

El UKC – *Under Keel Clearance* o Espacio libre bajo la quilla – mínimo exigido por el Terminal a los buques que arriben al Terminal es de 0.5 metros.

El Terminal cuenta con calado operacional de 14.0 metros en marea cero (Baja marea). Una vez aprobada la modificación de la licencia ambiental ésta valor podrá incrementar.

3.10.1. UKC Y calado operacional COMPAS

Para efectos del calado operacional del operador portuario Compas Buenaventura, el calado operacional debe tener un margen respecto a la profundidad real existente (*Under Keel Clearance* o UKC), 10% en el canal de acceso (dependiendo de las navieras), y de 0.5 mts en el *berth pocket*.

CALADO OPERACIONAL
UKC 10%
DEPENDIENDO DE LA MAREA
14,0 MTS a 14,5 MTS
UKC 0,50 MTS

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

El Terminal tiene la obligación de mantener la profundidad en su canal exclusivo, y muelle cumpliendo con las normas ambientales pertinentes y los permisos de DIMAR, ANLA y de otras autoridades cuando sea el caso.

El Terminal informará periódicamente a DIMAR el calado operacional en el canal exclusivo, o sitios de atraque; así mismo, comunicará a las autoridades antes mencionadas y a los Usuarios las variaciones que ocurran por cambios en la profundidad que afecten la operatividad.

En concordancia con lo establecido en el numeral 3.10, se mantendrá en todo momento un margen de seguridad bajo la quilla (UKC) mínimo de 0.5 metros durante las maniobras y estadía en el muelle. Esto garantiza el cumplimiento del calado operacional máximo de 14.0 metros respecto a la profundidad mínima disponible en la dársena.

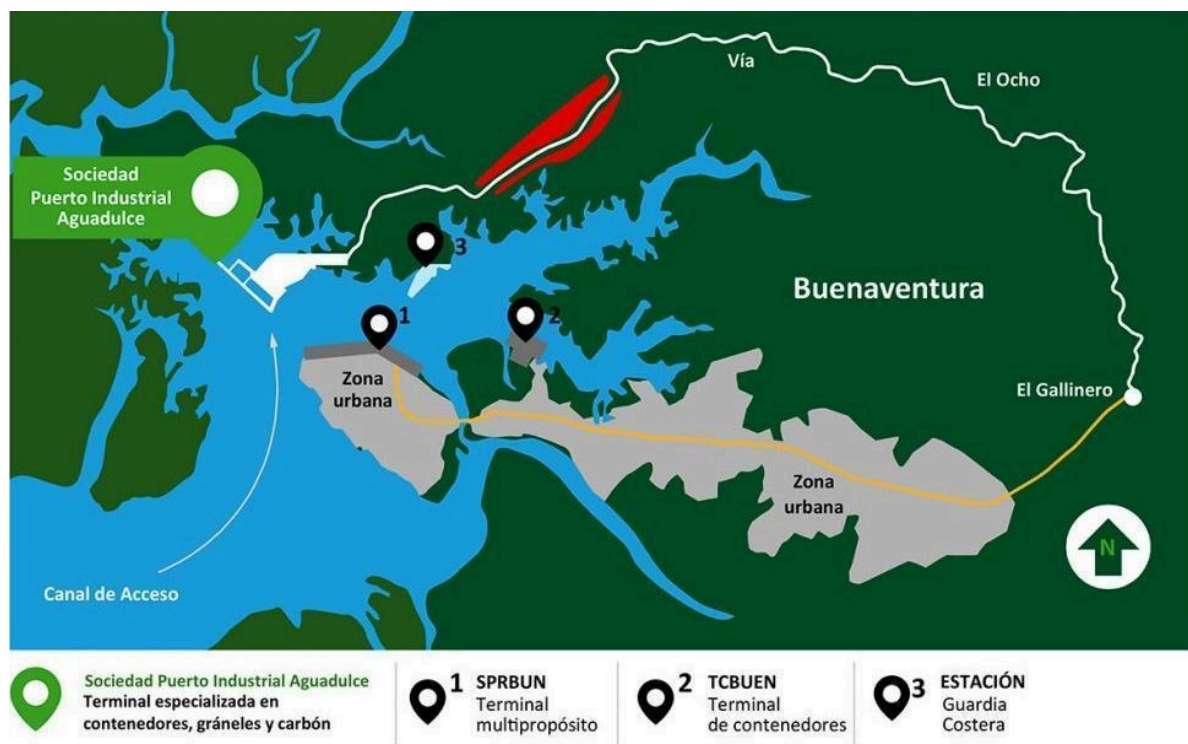
Cuando se ejecuten obras que modifiquen las Instalaciones Portuarias del Terminal, en cuanto a su configuración, profundidad, capacidad y características, se enviará la información actualizada a DIMAR.

El terminal realiza el programa de actualización de la información batimétrica anualmente; y así mismo se envía a la autoridad marítima.

3.12. Accesos vehiculares, férreos y peatonales

El Terminal se encuentra en la península de Aguadulce, a la orilla del mar Pacífico, como se ve en la siguiente imagen:

Ilustración 10 Ubicación Accesos Terminal



Fuente: SPIA S.A

Acceso Vehicular: Conformado por una vía de 20.7 kilómetros catalogada como vía nacional de acceso portuario, de propiedad del INVIAS y la Gobernación del Valle del Cauca en sus respectivas proporciones. Construida bajo los siguientes parámetros técnicos:

- Longitud de vía 21.3 Km.
- Pavimento asfáltico
- Estructura de pavimento: 17.5 cm de mezcla asfáltica con asfalto modificado tipo III (7.5 cm MDC-2 y 10 cm MDC-1), 20 cm en base granular y 35 cm en sub base granular
- El diseño y construcción de la vía se realizó bajo los lineamientos de la norma INVIAS 2007.
- Parámetros de diseño geométrico:

Tabla 4 Parámetros de diseño geométrico

Parámetros de Diseños	
Velocidad de Diseño	60 km/h
Calzada	7.30 m
Carril	3.65 m
Radio Mínimo	113 m
Longitud Mínima de Espiral para peralte Max	49 m
Berma	1.50 m
Peralte Máximo	8.0 %
Bombeo	2.0 %
Punto de Quiebre Horizontal	1°
Pendiente Longitudinal	
Máxima	8.0 %
Mínima	0.5 %
Longitud de Curva Vertical	
Mínima	36 m
K Curva Cóncava	18.0
K Curva Convexa	11.0
Delta Pend Punto de Quiebre Vertical	1.0 %
Distancia de Visibilidad de Parada	85 m
Distancia de Visibilidad de Adelantamiento	410 m

Fuente: SPIA S.A

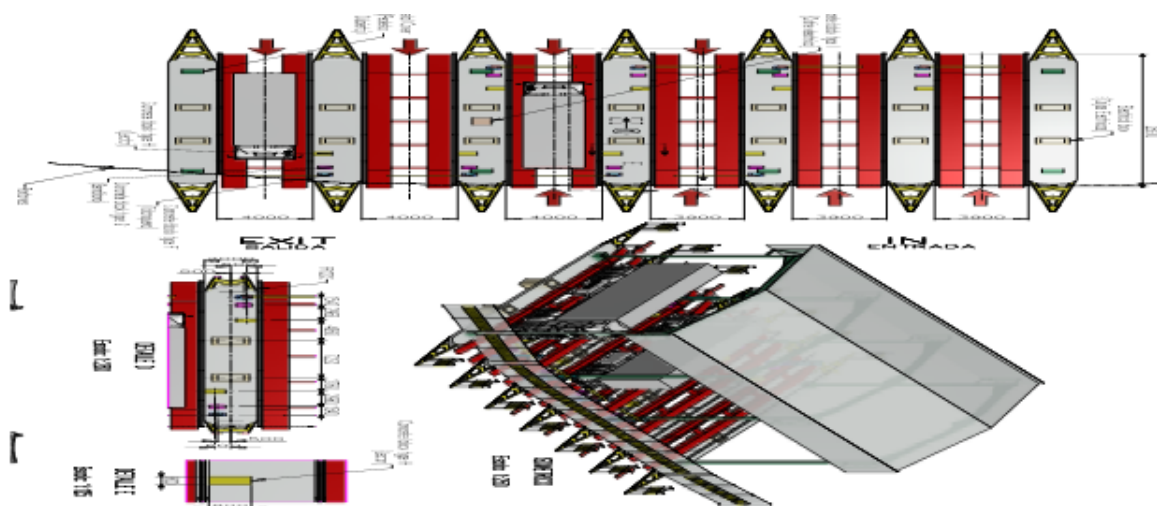
Puerta de acceso vehicular o puerta: Actualmente para el ingreso y egreso de todos los camiones, la Terminal cuenta con una puerta de acceso provisto con 6 carriles de circulación, para carga de medidas normales, cada uno con ancho útil de 3.90 m y 7 islas o separadores con ancho de 2.00 m, en la cuales se ubican las casetas de control. Adicionalmente cuenta con un carril exclusivo para carga sobredimensionada (oversize). Para los años 2026 a 2028 se prevé ampliar la zona de puertas para añadir carriles adicionales.

La cubierta metálica de la puerta de acceso tiene un ancho total de 35.70 m y un largo de 25.50 m, resultando un área total bajo cubierta de 910.35 m².

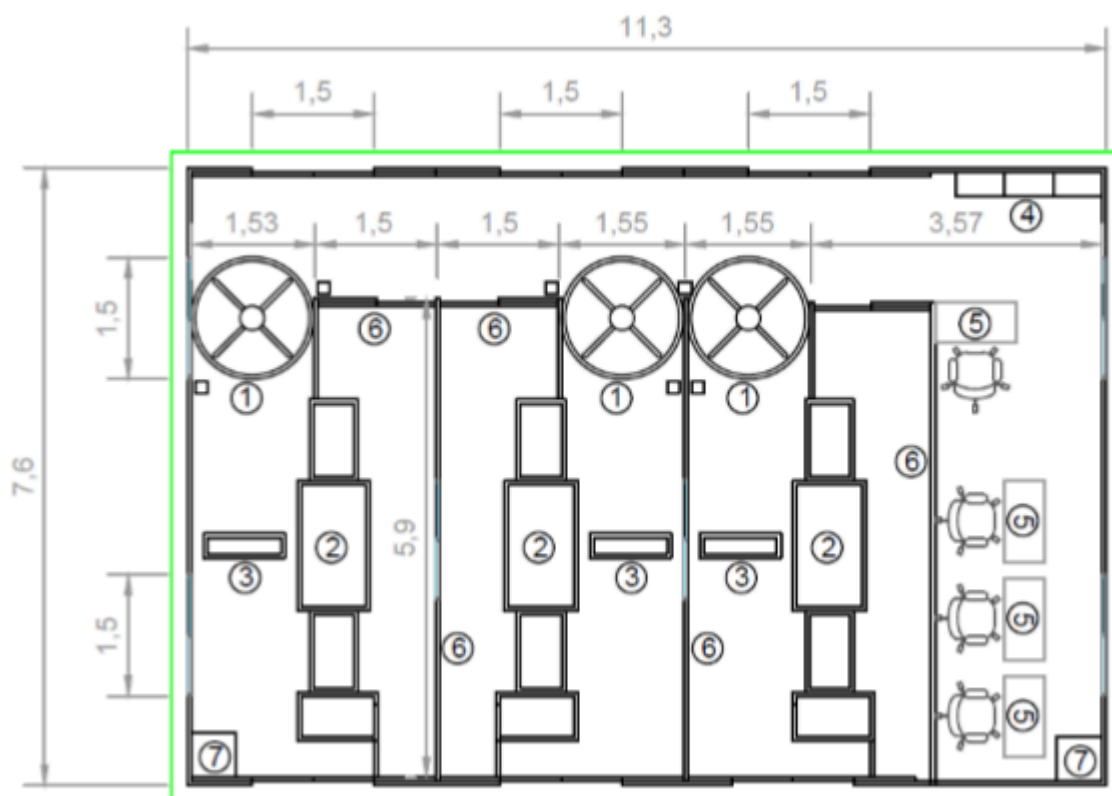
Cada uno de los 6 carriles de circulación está provisto de una báscula digital SBPM-SB 31 de la Fabrica Prometalicos.

Toda la zona de la puerta está provista con una serie de portones que permiten cerrar totalmente el acceso, en caso de ser necesario.

Ilustración 11 Sistema de ingreso OCR

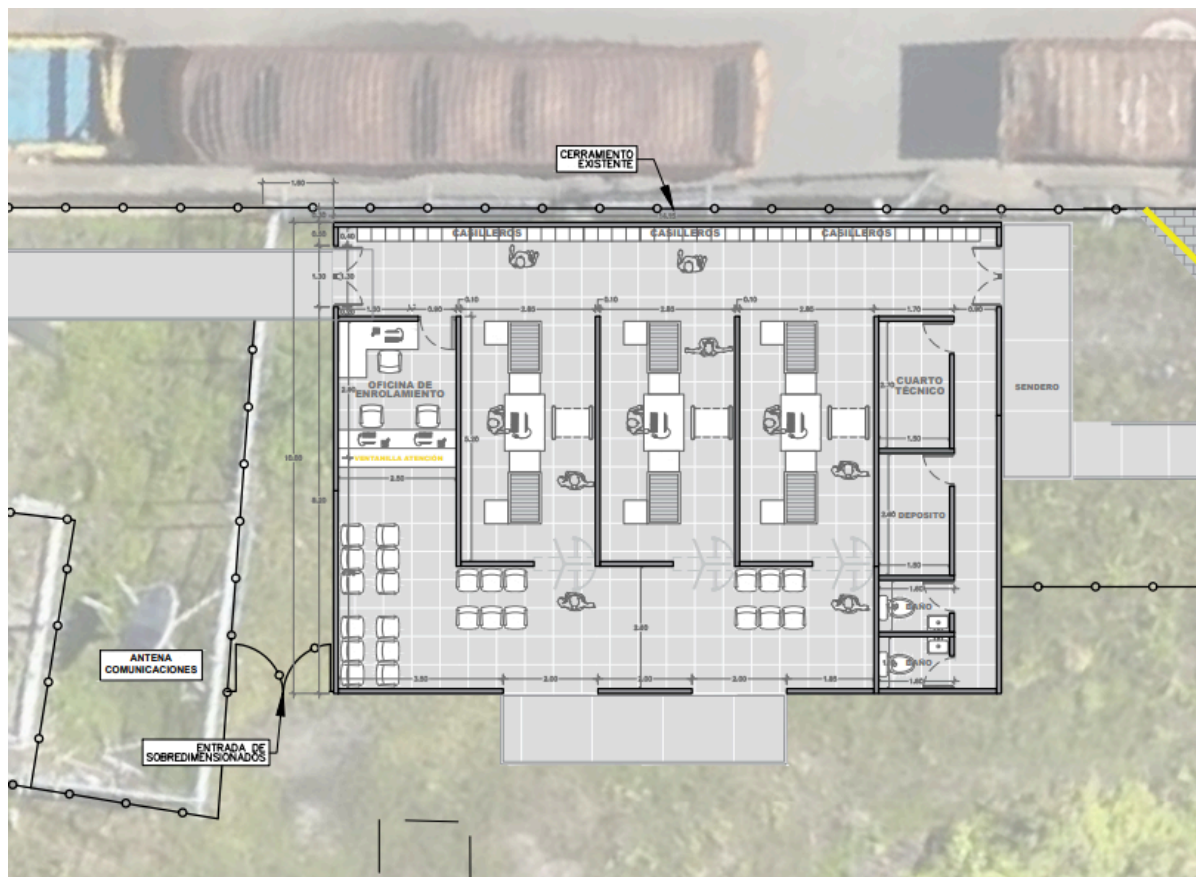


- Ilustración 12 Sistema de Ingreso Peatonal Terrestre*



- **Control de acceso de personas vía marítima:** La Terminal de contenedores cuenta con un segundo control de ingreso para visitantes y personal que labora al interior del Terminal. Este se localiza sobre la vía de ingreso marítima con un área de aproximadamente 150 m2. En este control de acceso cuenta con scanner de maletas y un arco detector de metales y oficina para funcionarios de control de acceso y sala de espera.

Ilustración 13 Sistema de Ingreso Peatonal Marítimo



Adicional a lo anteriormente descrito, este control de acceso cuenta con un muelle flotante. Este muelle se constituye como la pasarela de ingreso y salida para el personal propio y visitante de la Terminal que hacen su ingreso por vía marítima.

Por su parte, la terminal de graneles cuenta con

Un (1) acceso peatonal y vehicular en tierra: Se cuenta con los equipos necesarios a efectos de identificación del vehículo que accede al Terminal, así como el conductor del mismo y la documentación inherente al vehículo.

Un (1) acceso peatonal por vía marítima: Se cuenta con áreas demarcadas especialmente para el acceso y tránsito de personas bajo criterios de accesibilidad y seguridad, así como mecanismos que permiten el control y registro individual de los Usuarios que ingresan al Terminal.

- **Acceso férreo:** La Terminal no cuenta con accesos férreos.

3.13. Patios y bodegas

Patios: Los patios permiten el almacenamiento de contenedores secos (tanto llenos como vacíos), refrigerados, especiales y cargas extra - dimensionadas.

Área de patio para contendores llenos:

Posiciones TGS: 2,215 TEUS.

Capacidad anual 600.000 TEUS.

Refrigerados 20': 120 TEUS (ground slots)

Refrigerados 40': 432 Unidades (Extensible a 648).

Tomas para contenedores refrigerados: 432 (Extensibles a 648)

Posiciones para contenedores vacíos TGS: 2136 Teus.

Bodegas: El Terminal posee una bodega con aleros para llevar a cabo labores de consolidación y desconsolidación de carga.

Dimensión Bodega Interna (CFS)

Longitud: 157.5 metros

Ancho: 45 metros

Altura libre: 9 metros

Altura máxima de cumbrera: 13.095 metros

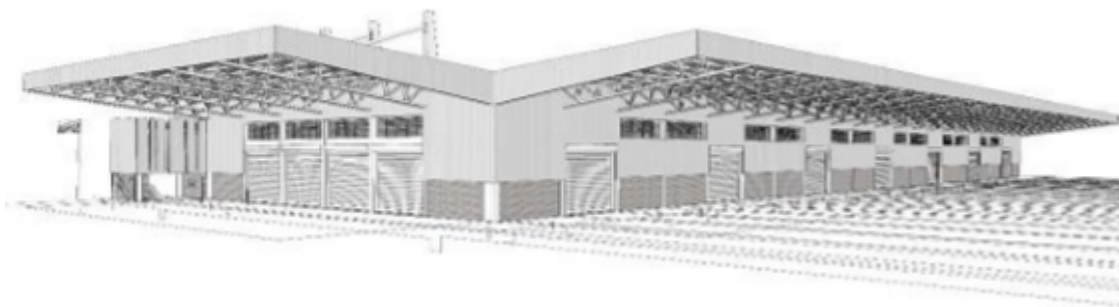
Área: 7300 metros cuadrados cubiertos

Área cobertizo lateral: 1000 metros cuadrados cubiertos

Alero: 18 metros que totaliza una superficie de 3620 metros cuadrados.

Altura alero externa 11.23 metros

Ilustración 14 Container Freight Station (CFS) - Bodegas



Fuente: SPIA S.A

Zona de inspección o ZUI: Existe una zona única de inspección (ZUI) destinada a las necesidades de las autoridades, dotada de acuerdo con los requisitos exigibles según la

naturaleza de la carga y del tipo de operación, importación, exportación o tránsito y de acuerdo con el ZUI aprobado por la Comisión Intersectorial conformada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y por la DIAN. A su vez el Terminal cuenta con equipos de inspección no intrusiva para contenedores, pallets, carga general de acuerdo como lo dispuso el Decreto 2155 de 2014.

Zona Única de Inspecciones (ZUI 1):

Longitud: 93.75 metros

Ancho: 29 metros

Área: 3.019 metros cuadrados

Áreas de oficinas de autoridades: 430 metros cuadrados

Bahías de inspección: 16 incluye dos para carga refrigerada.

Bahías de inspección refrigerada: se han dimensionado para temperaturas de 4°C y -2°C

Zona Única de Inspecciones (ZUI 2):

Longitud: 112,35 metros

Ancho: 18,95 metros

Área: 2129 metros cuadrados

Áreas de sanitarios: 54 metros cuadrados

Bahías de inspección carga seca: 21

Zona de Inspecciones para carga refrigerada:

Área Total: 250 metros cuadrados

Bahías de inspección carga refrigerada: 4

Zona de inspección e inspección previa: Esta bodega está destinada a realizar la desconsolidación y consolidación de contenedores de importación a pedido de los importadores. Para lo cual presenta 7 bahías de operación, 42 metros de largo y 18 metros de ancho, con una superficie de 756 m².

La estructura de esta bodega es totalmente desarmable y permite su traslado a otro lugar del Terminal en caso de que se requiera.

El piso de dicha bodega permite el tránsito y operación de auto elevadores de 2 Ton de capacidad.

A continuación, se presenta plano de patios y bodegas del operador portuario Compas Buenaventura.

Ilustración 15 Plano de patios y bodegas Compas S.A.



Fuente: Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Aguadulce

Los tipos de carga atendida son:

- Granel alimenticio
- Granel no comestible
- Carga general
- Carbón

3.14. Instalaciones para el recibo de la carga

Para efectos de instalaciones para recibo de carga el Terminal cuenta con los patios y bodegas previstos en el numeral 3.11 del presente Reglamento.

3.15. Equipos para operación portuaria

El Terminal cuenta con equipos para cada tipo de carga, a saber:

Contenedores. Para el cargue y descargue de contenedores se utiliza equipamiento portuario especializado como grúas pórtico y grúa móvil; y para el almacenamiento en los patios grúas pórtico de patio RTG (Rubber Tyred Gantry), ECH (Empty Container Handler) y RS (Reach Stacker), y con equipo auxiliar de apoyo como montacargas, elevadores, apiladores, plataformas, camiones y demás.

- Seis (06) grúas Super Post Panamax:

- Las grúas pórtico 1 a 4: Comprendidas por un Outreach de 65 mts., altura bajo spreader 46 mts., altura bajo muelle 22 mts., altura total 68 mts. Capacidad en single lift mode 60 MT. Capacidad en twin lift mode: 60 MT. Capacidad bajo gancho 70 MT.
- Las grúas pórtico 5 a 6:

Parámetro	Valor/proporcionado
Outreach	72 m
Altura bajo spreader	55 m
Altura bajo muelle	19.5 m (base pin altura)
Altura total	Hinge (máxima de boom arriba) ≈ 97 m
Capacidad en single lift mode	65 t (toneladas métricas)
Capacidad en twin lift mode	65 t (toneladas métricas, modo gemelo)
Capacidad bajo gancho (carga beam)	80 t (toneladas métricas)

- 13 (13) grúas Rubber Tyred Gantry (RTG): Capacidad en Single lift mode 41 Mt
- Tres (03) equipos para manipulación de contenedores llenos Reach Stackers: Capacidad 45 MT que están repartidas entre alimentación diesel e híbridas. Entre 2026 y 2028 se prevé la compra de equipos adicionales.
- Cinco (05) equipos para manipulación de contenedores vacíos Empty Container Handled (ECH): Capacidad 09 MT Entre 2026 y 2028 se prevé la compra de equipos adicionales.
- Treinta y cuatro (34) Tractores de Terminal: Capacidad de la quinta rueda 32 TON, Capacidad combinada 60 TON. Entre 2025 y 2028 se prevé la compra de equipos adicionales. Cincuenta y dos (52) remolques de Terminal: Capacidad 65 TON. Entre 2025 y 2028 se prevé la compra de equipos adicionales.
- Diez (10) Rolltrailer: Capacidad 35 TON
- Un (01) lowboy tráiler: Capacidad 100 TON
- Diecinueve(19) Montacargas: Capacidad 3 TON
- 01 montacarga de capacidad 7 TON
- 01 equipo eléctrico capacidad 2 TON
- Seis (06) Pantógrafos capacidad 2 TON

Para efectos de los equipos para la operación portuaria del operador Compas Buenaventura, se tendrá en cuenta que cuenta con los equipos necesarios para el desarrollo de sus operaciones según el tipo de carga, de conformidad con el artículo 1, Resolución 850/17.

3.16. Instalaciones de recepción desechos

Debe darse aplicación a la Resolución 645 de 2014 expedida por la DIMAR, así como por las disposiciones que la modifiquen, complementen y/o aclaren, resolución por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el manejo integrado de desechos generados por buques.

De igual manera debe darse aplicación al protocolo para disposición de residuos peligrosos y especiales, así como el inherente al descargue de residuos sólidos y aguas de sentinas y cualquier otro protocolo aplicable que haga parte integral de este Reglamento.

De acuerdo con la Resolución 2184/19 la instalación cuenta con contenedores y puntos ecológicos para; (i) Residuos sólidos ordinarios; (ii) Residuos reciclables; (iii) residuos orgánicos. Adicionalmente contamos con contenedores para almacenamiento temporal de estos residuos y de residuos peligrosos.

Estos residuos, basuras y demás, son recibidos a través de operadores portuarios quienes son contratados por la agencia marítima y deberán cumplir con todos los protocolos y normas vigentes exigidos por cada una de las autoridades y del Terminal.

Para efectos de las instalaciones de recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes, se cuenta con una estructura técnicamente diseñada para acopio de residuos generados durante la operación, con cubículos separados (reciclables, ordinarios y peligrosos). En las áreas operativas se cuenta con estaciones de recepción consistentes en canecas con tapa debidamente rotuladas para depositar los residuos sólidos clasificados; periódicamente estos residuos son retirados por la empresa Buenaventura Medio Ambiente S.A. ESP. El manejo de residuos líquidos se realiza a través de empresas externas que cuenten con la documentación pertinente para la actividad. Para el caso de los residuos peligrosos generados en la operación, se realiza la gestión con empresas certificadas que realizan su retiro.

El manejo de todo tipo de residuos sólidos generados en el Puerto se gestionará a través de la implementación de las medidas de manejo del programa PMF-13-P - Manejo de residuos sólidos domésticos e industriales, del Plan de Manejo Ambiental – PMA, contenido en la Licencia Ambiental otorgada a SPIA.

3.16.1. Desechos del Buque

3.16.1.1. *Procedimiento para el descargue de Residuos Sólidos y Agua de sentinas provenientes de Motonaves:*

- Se deben aplicar los controles al Manejo Integrado de Desechos generados por Buques descritas en la Resolución 645 de 2014 expedida por la DIMAR o aquellas que la modifiquen.

- El servicio para el descargue de residuos sólidos, hospitalarios y aguas de sentinas provenientes de la motonave será contratado directamente por la naviera con un proveedor certificado y avalado para dicha actividad.
- Las Agencias Marítimas deberán presentar a Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A, con 24 horas de anticipación un comunicado con los datos correspondientes a la operación de recepción de residuos, con el fin de que estos sean verificados con el correspondiente permiso de acceso para adelantar la actividad anunciada.
- Se requiere notificación y aprobación de Capitanía de Puerto la cual está a cargo de la agencia marítima o línea naviera.
- Acompañamiento de inspector de capitanía de puerto o funcionario del ICA (residuos sólidos).
- Tanto los vehículos terrestres como las barcas deben contar con todos los elementos de seguridad y autorizaciones, licencias y certificados (registro de operador portuario, licencias de explotación, licencia ambiental de la CVC etc.) que acrediten su idoneidad para realizar la recepción de aguas de sentinas y residuos sólidos de manera segura, al momento de la inspección por parte de Seguridad Industrial para que esta emita la respectiva autorización.
- La recepción de residuos sólidos y aguas de sentinas podrá efectuarse vía terrestre o marítima acorde con el PMA, siempre y cuando esté presente el inspector de contaminación asignado por la capitanía y/o Inspector del ICA.
- En caso de un incidente como derrame de aguas de sentinas y basuras el operador presente deberá activar inmediatamente su plan de emergencia y de igual forma avisar a Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A para conocimiento y/o apoyo en caso de que se necesite y se proceda de acuerdo con el procedimiento de análisis e investigación de incidentes y accidentes.
- Una vez finalizada la operación todos los elementos utilizados en el manejo de la emergencia deberán ser recogidos y entregados por el operador portuario y/o agencia naviera suministradora a la empresa recolectora de residuos peligrosos para su correcta disposición y dejar todo en perfecto estado, al igual que deberá enviar copia del certificado de disposición final adecuada a Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

Los gastos que la emergencia genere a Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A por el apoyo de esta, deberán ser reconocidos por el operador portuario y/o agencia naviera.

3.16.2. Desechos Portuarios, peligrosos y especiales

3.16.2.1. *Disposición de Residuos Peligrosos:*

- El Terminal colocara en diferentes puntos, estaciones para la disposición de los residuos peligrosos y especiales de manera señalizada.
- La segregación de residuos, basuras y demás productos contaminantes se realizan a través de contenedores señalizados y demarcados

- Periódicamente los residuos serán retirados a través de empresas externas que cuenten con la documentación pertinente para la actividad. Para el caso de los residuos peligrosos generados en la operación, se realiza la gestión con empresas certificadas que realizan su retiro.

CAPITULO I MUELLE DE CONTENEDORES

4. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horarios

4.1.1. Horarios de atención al público

Los servicios marítimos del Terminal se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año.

Los horarios de atención al público:

- Días hábiles: Presencial de las 07:00 horas a las 22:00 horas. Celular y pagina web de las 22:00 horas a las 07:00 horas
- Sábado: Presencial de las 07:00 horas a las 18:00 horas. Celular a partir de las 18:00 horas.
- Domingo y festivos: Atención vía celular desde las 00:00 horas hasta las 07:00 horas del siguiente día hábil.
- Asistente virtual Pazifica: 7x24

En caso de que los Usuarios requieran atención en los horarios no hábiles, podrán solicitarla a través de servicio al cliente con 24 horas de anticipación, mencionada solicitud debe realizarse en horario hábil.

La Gerencia del Terminal establecerá y modificará los horarios de los servicios administrativos, atención al Usuario, terrestres, etc. de acuerdo con las necesidades operativas del Terminal. Los horarios y/o modificaciones se darán a conocer a la comunidad de Usuarios, y, en caso de requerirse, a las autoridades correspondientes.

4.1.2. Horario de trabajo

Las operaciones en el puerto se realizarán 24 horas al día, todos los días del año, de acuerdo con la demanda de servicios. Artículo 44 Resolución 850 de 2017.

En relación con los horarios de trabajo todo Usuario, así como el Terminal deben dar cumplimiento a lo establecido en el Código Sustantivo del Trabajo.

Todo Usuario es responsable de que el personal a su cargo salga del Terminal una vez se concluya la labor para la cual se autorizó su ingreso.

El Terminal no es solidariamente responsable para con los empleados de los agentes o dependientes de los Usuarios en general, ni asume obligaciones patronales en relación con los mismos.

Para efectos de horarios de trabajo del operador portuario Compas Buenaventura, se tendrá en cuenta que las operaciones se realizan las 24 horas del día, todos los días el año, de acuerdo con la demanda de servicios. Los servicios marítimos y terrestres se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año. Se podrá modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas del Terminal y dándolos a conocer oportunamente a las autoridades correspondientes y a la comunidad de Usuarios. Lo anterior, independientemente de las tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de estos servicios. COMPAS S.A. Buenaventura, determinará los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos del Terminal, buscando la eficiencia y oportuna atención a los Usuarios.

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

Los servicios serán prestados de acuerdo con las normas colombianas, entre las cuales se encuentran los convenios internacionales ratificados por Colombia, exigiéndose el cumplimiento de los estándares mínimos en ellas previstos.

De igual manera, se debe dar cumplimiento al presente Reglamento y a los Protocolos que hacen parte integral del mismo.

La solicitud de cualquier servicio o uso de instalaciones del Terminal debe efectuarla quien se encuentre autorizado y registrado ante el Terminal e igualmente cumpla con todos los requisitos exigidos por las normas colombianas y las autoridades competentes.

La prestación de servicios que no tenga un contrato específico se regirá por los términos y condiciones generales dispuestos por el Terminal, que hacen parte del presente Reglamento y se incluyen como anexo.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

El Terminal incluirá y mantendrá actualizados sus procedimientos internos de Operaciones, la documentación que deben presentar los Agentes Marítimos o los buques, los dueños de la carga o sus representantes; así como el momento en que esta debe ser presentada para la prestación de cada servicio, formatos y vía de presentación.

4.3.1. Información para anuncios de arribo de naves, tren de remolque y artefactos navales.

- El agente marítimo o en su defecto el armador es responsable de efectuar el anuncio de la nave, tren de remolque o artefacto naval, a través de los medios que el Terminal establezca.
- El anuncio de arribo para efectos portuarios debe contener la siguiente información:
- El nombre y nacionalidad de la nave y/o artefacto naval.
- Club de Protección e Indemnización - P&I – así como Casco y Maquinaria - H&M -
- El Tonelaje de Registro Neto (TRN), el Tonelaje de Registro Bruto (TRB).
- Calado, eslora y manga.
- Nombres del armador o propietario, el capitán y agente marítimo de ser último procedente.
- Último puerto de origen y próximo puerto de destino.
- Capacidad por tipo de nave y/o artefacto naval - TEUS, FEUS, pasajeros, peso muerto, entre otros.
- El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de zarpe (ETD).
- Cantidad/Toneladas de carga, mercancía y/o equipaje embarcar o desembarcar.
- Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas - IMDG -.
- El número de pasajeros y tripulación a desembarcar o embarcar.
- Información de los servicios a prestar a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval, que incluya tiempo de atención estimado, cantidades, operadores portuarios, personal y equipos a utilizar, tales como mas no limitados a remolcador, piloto, amarradores, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, asistencia técnica para contenedores refrigerados, inspecciones, avituallamiento y/o cualquier otro ofrecido por el Terminal.
- Cuando se trate de buques que por primera vez arriban a la instalación portuaria, el agente o armador deberán entregar al terminal los “Ship’s Particular”.
- Cualquier otra información relevante relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval en la instalación portuaria.

El agente marítimo debe indicar el ETA de la manera más aproximada posible y manteniéndolo actualizado en la medida en que tenga conocimiento de cambios.

4.3.2. Confirmación del anuncio de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval y plazo de entrega de documentación

El armador, su representante o el agente marítimo, según proceda, deben suministrar al Terminal, en los tiempos indicados a continuación, los datos relacionados con el arribo y atención de las naves, tren de remolque y/o artefacto naval:

- a. Con antelación mínima de tres (3) días, el tiempo estimado de arribo (ETA). Cualquier cambio posterior debe ser informado de inmediato al Terminal.
- b. Cuarenta y ocho horas (48) antes de la llegada de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval: b.1) la relación de la carga, mercancía y/o equipaje refrigerado o peligroso; b.2) los operadores portuarios que van a prestar servicios sin limitarlos a

remolcador, piloto, amarre, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, asistencia técnica para contenedores refrigerados, inspecciones.

- c. Veinticuatro (24) horas antes de la llegada de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval, los planos de descargue y cargue y demás instrucciones para la operación.

4.3.3. Confirmación del operador portuario

Los operadores portuarios que participan en la atención de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval deben suministrar al Terminal con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo, información del responsable y contactos, personal y equipos a utilizar, así como el tiempo programado para prestar los servicios anunciados.

4.3.4. Información para desembarque y embarque de pasajeros

El armador, su representante o el agente marítimo deben presentar al Terminal en medio físico y en medio electrónico, mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval, los siguientes documentos

Embarque de pasajeros / tripulantes

- Listado de pasajeros/tripulantes a embarcar.
- Horario en el que solicita efectuar las actividades de embarque de pasajeros/tripulantes.
- La identificación, cantidad, tipo y nombre del(os) conductor(es) del (los) vehículo(s) que utilizará para el transporte de los pasajeros/tripulantes a embarcar y sus equipajes.
- La confirmación de su gestión ante la Autoridad Migratoria.

Desembarque de pasajeros / tripulantes

- Listado de pasajeros/tripulantes a desembarcar.
- Horario en el que solicita efectuar las actividades de desembarque de pasajeros /tripulantes.
- La identificación, cantidad, tipo y nombre del(os) conductor(es) del (los) vehículo(s) que utilizará para el transporte de los pasajeros/tripulantes a desembarcar y sus equipajes.
- La confirmación de su gestión ante la Autoridad Migratoria.

Para efectos de procedimientos relacionados con la documentación para nominación, aceptación y anuncio de la motonave para el operador portuario Compas Buenaventura remitirse al procedimiento *-Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura Aguadulce-* en los numerales 4.1 y 4.6

4.4. Protocolo de verificación de información y documentos

El Terminal cuenta con dispositivos de análisis de la información presentada por todos los Usuarios en cumplimiento de sus protocolos de seguridad, con sujeción a la legislación vigente, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía de la presentación de los productos colombianos en el exterior.

La presentación de la solicitud de registro ante el Terminal es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley 1581 de 2012, así como toda norma que la modifique complementemente o aclare.

En cumplimiento de las normas de prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo y soborno, el Terminal podrá abstenerse de prestar servicios a los Usuarios que no cumplan con la presentación oportuna de la documentación necesaria para realizar el respectivo análisis y verificación en el sistema de control de lavado de activos y/o financiación del terrorismo.

Para efectos de ejercer sus derechos a conocer, actualizar, rectificar y suprimir información, entre otros, el Usuario podrá acudir de manera gratuita a los mecanismos que para este fin tenga diseñados la Sociedad Portuaria.

El Terminal podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, Usuarios, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. Artículo 13, resolución 850 de 2017.

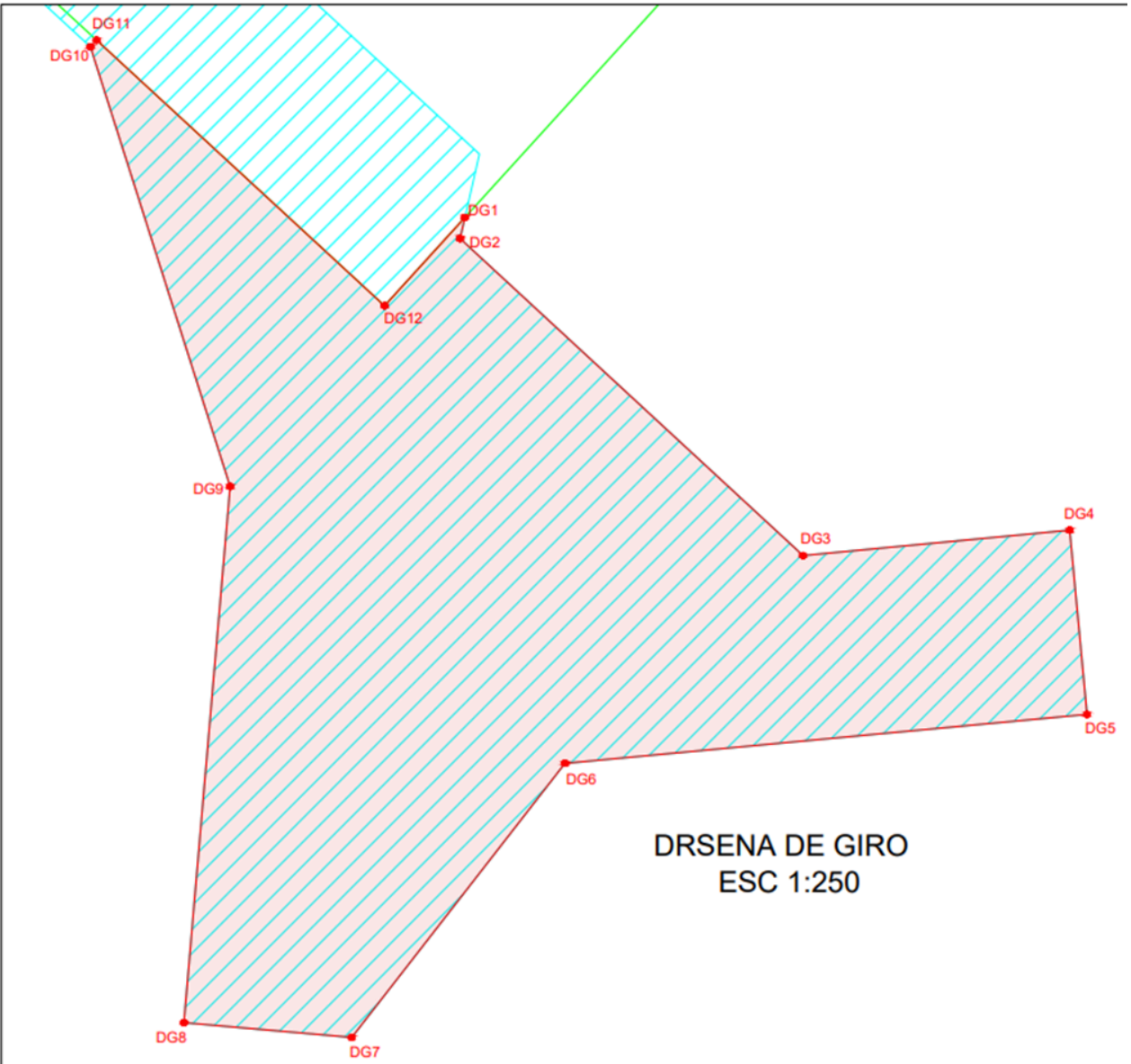
4.5. Servicios generales

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

El área de maniobra de influencia del Terminal, específicamente la **dársena de giro** que comprende el espacio necesario para el viraje de las naves que atracan en los muelles, se encuentra definida y delimitada por el polígono conformado por los siguientes puntos de coordenadas geográficas (WGS84), las cuales corresponden a la conversión de las coordenadas planas oficiales del plano de diseño:

Punto	Latitud (Norte)	Longitud (Oeste)
DG1	03° 53.891' N	77° 04.985' W
DG2	03° 53.880' N	77° 04.988' W
DG3	03° 53.717' N	77° 04.812' W
DG4	03° 53.730' N	77° 04.675' W
DG5	03° 53.635' N	77° 04.666' W
DG6	03° 53.610' N	77° 04.934' W
DG7	03° 53.469' N	77° 05.043' W
DG8	03° 53.477' N	77° 05.130' W

DG9	03° 53.752' N	77° 05.106' W
DG10	03° 53.978' N	77° 05.178' W
DG11	03° 53.982' N	77° 05.174' W
DG12	03° 53.845' N	77° 05.027' W



El Terminal está obligado a mantener la profundidad en sus sitios de amarre y atraque. Igualmente debe informar a la Superintendencia de Transporte, a la DIMAR y a los Usuarios en general, el calado operacional de su área y las variaciones que ocurran por los cambios en la profundidad. Las áreas marítimas que no hacen parte de la ZUP concesionada, utilizadas por la instalación portuaria no son de uso exclusivo del Terminal por no haber sido entregadas en concesión por parte de la ANI.

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

El control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres - para el Terminal no aplican operaciones fluviales y férreas -se lleva a cabo mediante el cumplimiento de los protocolos pertinentes que hacen parte integral del presente Reglamento.

4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

El Terminal cuenta con vigilancia tanto en la zona terrestre como en la zona acuática, dándose en todo momento cumplimiento al PBIP.

Así mismo tanto en los puestos de acceso terrestre y acuático se cuenta con controles específicos en materia de seguridad aplicable y de obligatorio cumplimiento por toda persona y/o vehículo que ingrese o salga del Terminal.

Para efectos de seguridad el Terminal cuenta con:

- Cerramiento perimetral
- Circuito cerrado de televisión con monitoreo permanente
- Rondas terrestres y acuáticas de seguridad 24 horas
- Convenios con fuerzas armadas del Estado
- Coordinación permanente con Guarda Costas
- Empresa privada de seguridad y vigilancia.

4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

Todas las áreas el Terminal cuentan con iluminación permanente para lo cual el Terminal tiene su propia planta de generación de energía.

4.5.5. Condiciones de limpieza general del Terminal

4.5.5.1. Orden y aseo

El Terminal cuenta con un programa de orden de aseo que contempla:

Clasificación. Identificar, clasificar y separar: eliminar del puesto de trabajo todos los materiales innecesarios, conservando todos los materiales necesarios. Estos últimos se subclasifican en aquellos que se usan continuamente y los que no estén en uso.

Orden. En esta etapa se pretende organizar el espacio de trabajo con objeto de evitar tanto las pérdidas de tiempo, se pueden usar métodos visuales para facilitar el orden, identificando los elementos y lugares del área.

Limpieza. Consiste en identificar y eliminar las fuentes de suciedad, y en realizar las acciones necesarias para que no vuelvan a aparecer, asegurando que todos los medios se encuentran siempre en perfecto estado operativo.

Mantenimiento de la disciplina. Mediante esta etapa se pretende obtener una comprobación continua y fiable de la aplicación del orden y aseo.

4.5.5.2. Obligación

Todo Usuario está en la obligación de mantener en buen orden y debido estado de aseo el área en la que realiza su actividad, así como de recoger y retirar del Terminal, dentro de la hora siguiente a la finalización de la operación, las basuras, materiales de desechos, empaques, residuos y cualquiera otro material o elemento que se generen en el desarrollo de la operación.

4.6. Servicios a la nave

Los servicios a la nave, tren de remolque o artefacto naval previstos en el numeral 4.3.2 del presente Reglamento, pueden ser prestados por el Terminal directamente y/o por terceros - operadores portuarios – previamente registrados y autorizados por el Terminal para la prestación del servicio.

La nave, tren de remolque y/o artefacto naval puede recibir aprovisionamiento, suministro, apoyo en maniobras y demás actividades y realizar reparaciones mientras permanezca en el Terminal, siempre en cumplimiento del PBIP y previa autorización del Terminal y de la Capitanía de Puerto gestionado directamente por la línea u su agente.

En caso de requerir la nave suministro de combustible, éste podrá ser autorizado a discreción del Terminal y debe llevarse a cabo por medio de operadores portuarios especializados, previa autorización escrita del Terminal y de las autoridades competentes. Los costos asociados a esta operación serán por cuenta del buque.

El Terminal autoriza la prestación de los servicios solicitados bajo criterios de seguridad integral de la instalación portuaria y siempre que estos no afecten la programación marítima.

En virtud del numeral 1.5.2 del presente Reglamento, el agente marítimo es responsable solidario con el Terminal por el pago de los servicios prestados a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval, a falta de agente marítimo, por no ser éste procedente, deberá responder el armador.

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño

Puerto de Aguadulce (SPIA y COMPAS) Buenaventura, amparado en el contrato de concesión portuaria N° 10 de 2007, cuenta con las habilitaciones aduaneras y de transporte que permiten a ambas subterminales actuar como zona primaria aduanera con capacidad para prestar servicios de operación portuaria de cargue y descargue de mercancías de comercio exterior, tales como contenedores y carga general, carga a granel, carbón, carga especiales Ro-Ro y de proyecto. Esto permite a Puerto Aguadulce cumplir con el permiso de operación otorgado por el Ministerio de Transporte para la operación de un puerto de comercio exterior para servicio público con capacidad para atender mercancías de importación y de exportación. A su vez, Puerto Aguadulce está autorizada para actuar como zona franca permanente especial de servicios bajo la figura del Usuario industrial de servicios (UIS), por el mismo período del contrato de concesión, según la resolución 4744 del 26 de junio de 2012, expedida por la Dirección General de Impuestos y Aduanas – DIAN.

La instalación portuaria tiene capacidad para atender buques porta contenedores de última generación Super Post Panamax.

Conforme se señala en los párrafos anteriores, el muelle de la terminal de contenedores está diseñada para atender buques porta contenedores de última generación Super Post Panamax.

Ilustración 16 Configuración buque contenedores Super Post Panamax 400 m



Fuente: SPIA S.A

Conforme lo autorizado por el contrato de concesión No. 010 de 2007 y sus otrosíes, donde en la Cláusula Primera del otrosí 04 de 2019 se señala: ACLARAR que el contenido de la obligación de ejecución por parte del CONCESIONARIO del plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No 010 de 2007, sus otrosíes y resoluciones, en lo que se refiere a la Fase 2, comprende la construcción de 300 metros adicionales de muelle para la atención de buques

portacontenedores, para completar un total de 900 metros de muelle y la posibilidad el atraque simultáneo de 2 buques Super Post-Panamax.” de acuerdo con lo anterior, el diseño del puerto está previsto en 2 fases, de las cuales la primera se encuentra terminada con 600 mts de muelle para contenedores, cuyo barco de diseño es el tamaño Super-Post Panamax y 250 mts de muelle de carga general y a granel. Una vez se termine la construcción de la Fase 2 del muelle de la terminal de contenedores, llegando a un total de 900 metros, se podrá realizar el atraque simultáneo de hasta 2 buques Super-Post Panamax. En todo caso las especificaciones técnicas desde la fase 1 del proyecto contemplan la posibilidad del terminal de atracar el buque de diseño Super-Post Panamax, por lo que sus equipos y especificaciones técnicas de muelle, lozas, bitas y demás cuentan con la capacidad adecuada para la atención de su buque de diseño.

A continuación, se presentan las características del buque diseño del operador portuario Compas Buenaventura se tendrá en cuenta: buque granelero Panamax 225 m

Ilustración 18 Características Buque diseño Compas S.A. Aguadulce.



Los buques cuentan con formas llenas y notable diferencia de calado y obra muerta entre plena carga y lastre. En lastre, se incrementa significativamente el área expuesta al viento y se reduce la obra viva y la resistencia al agua, lo que hace al buque más sensible a la acción del viento. La siguiente tabla muestra las principales características del buque de cálculo para la terminal de graneles:

Tabla 4. Especificaciones generales del buque granelero tipo Panamax

Buque granelero tipo Panamax 225 m Loa

Eslora total	225.0 m
Eslora entre perpendiculares	217.0 m
Manga	32.2 m
Puntal	19.3 m
Calado a plena carga	14.0 m
alijado	12.5 m
lastre	7.0 m
Desplazamiento a plena carga	83 000 t
Área frontal expuesta a plena carga	643 m ²
alijado	692 m ²
lastre	869 m ²
Área lateral expuesta a plena carga	2 276 m ²
alijado	2 602 m ²
lastre	3 795 m ²

Fuente: Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Puerto Aguadulce

4.6.2. Servicio de practicaaje

El servicio de practicaaje se rige por la Ley 658 de 2001 y demás normas que la modifiquen, adicionen o aclaren.

El practicaaje es un servicio público. Este servicio comprende las maniobras de practicaaje consagradas en la normatividad marítimo que regula la materia.

4.6.2.1. Obligaciones y responsabilidades

La actividad marítima y fluvial de practicaaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras o navegación de practicaaje. Es facultativa la actividad marítima o fluvial para los buques de guerra y auxiliares de la Armada Nacional y cuando el buque de bandera nacional o extranjera esté atracado y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle o cuando el Capitán del buque de bandera nacional tenga permiso especial para entrada

y salida de puerto, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional. Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma y condiciones en que deba prestarse el servicio público de practica en las zonas fluviales de su jurisdicción de acuerdo con las disposiciones contenidas en la citada ley.

El servicio debe ser prestado por empresa de practica debidamente inscrita ante el Terminal previa inscripción ante la Superintendencia de Transporte, así como contar con registro y licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR. La empresa de practica debe prestar el servicio a través de prácticos con licencia expedida por la DIMAR.

La empresa de practica y de transporte de piloto – práctico – debe contar con las coberturas de seguro de que trata el numeral 1.5.1 literal z) del presente del Reglamento.

La coordinación administrativa del servicio de practica en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal o relacionadas con el mismo, está a cargo del Terminal.

La contratación del servicio de practica es responsabilidad del armador así proceda a través del capitán de la nave o el agente marítimo.

Para la prestación del servicio de practica los pilotos prácticos abordan y desembarcan la nave en el sitio determinado por la Autoridad Marítima Nacional; su ingreso y salida de la instalación portuaria se realiza de acuerdo con las instrucciones establecidas por el Terminal. Cuando el piloto práctico aborde la nave a practicar encontrándose ésta en el Terminal, el Terminal tiene la facultad de practicar prueba de alcoholemia al piloto práctico.

Cuando las naves estén zarpeando, atracando o navegando en el canal interno bajo responsabilidad del terminal, el capitán y el piloto practico deben mantener todas las medidas posibles con el fin de evitar cualquier tipo de colisión, no aumentar la velocidad si no es necesario, lo anterior, para poder parar el barco en el menor tiempo posible.

El Capitán es el responsable de la correcta aplicación de las reglas del camino, cuando navegan en aguas de responsabilidad del terminal.

Toda nave que está obligada al uso del servicio del remolcador y que ingrese a las aguas del área de maniobra de la terminal debe entrar amarrada con línea al remolcador que lo asiste en la maniobra de atraque o zarpe.

El Capitán y el piloto practico son responsables por mantener una velocidad NO superior a 0.2 nudos al momento de hacer contacto con las defensas del muelle.

4.6.2.2. Incumplimiento en la prestación del servicio

Cuando la maniobra esté a cargo del Terminal, en caso de incumplimiento por parte del operador portuario (Empresa de practica) seleccionado para hacer la maniobra, la terminal podrá asignar a otro operador portuario (Empresa de practica) para que preste el servicio, lo

anterior sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

4.6.3. Servicio de remolcador

El servicio de remolcador debe ser prestado por empresa de remolque debidamente inscrita y registrada ante la Superintendencia de Transporte, así como encontrarse registrada ante el Terminal y contar con licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR, adicionalmente debe cumplir con todos los requisitos legales de las autoridades competentes.

La empresa de remolque debe contar con las coberturas de seguro de que trata el numeral 1.5.1 literal z) del presente del Reglamento.

En lo posible y practicable el remolcador al encontrarse en el área del Terminal dará aplicación a las normas y recomendaciones internacionales vigentes emitidas por la Organización Marítima Internacional - OMI -, especialmente en lo que se refiere a la publicación técnica avalada por ese organismo internacional denominada "Uso de los Remolcadores de Puerto una Guía Práctica" (*Tug Use in Port - 2nd Edition*) o el que lo sustituya, complemente o aclare.

4.6.3.1. Obligación de uso

Las naves nacionales o extranjeras de arqueado bruto menor a dos mil (2.000) podrán realizar maniobras en áreas de practica, sin apoyo de remolcadores. El empleo de remolcadores para maniobras de asistencia a dichas naves queda bajo responsabilidad del capitán de acuerdo con las recomendaciones del piloto práctico, teniendo en cuenta las características de la nave y las condiciones meteorológicas reinantes en la zona de la maniobra.

4.6.3.2. Obligaciones generales

Los remolcadores deberán contar con luces y señalizaciones de conformidad con las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)

Los remolcadores utilizados en el servicio deben tener la potencia y características de maniobrabilidad suficientes para cumplir con el mínimo de seguridad en el atraque y desatraque de la motonave.

La capacidad de halado del remolcador que debe tomarse en cuenta es el menor valor de los certificados de *bollard pull* en marcha adelante y marcha atrás.

El uso de remolcadores en las maniobras de practica en cuanto a su número y potencia será determinado de acuerdo a sus características en consideración a los factores de seguridad integral de la instalación portuaria y a lo exigido por las normas técnicas nacionales e internacionales; adicionalmente el Capitán de la nave revisara con base en las características

del buque, las condiciones meteorológicas y oceanográficas prevalecientes y las del área y puerto de maniobra, donde podrá exigir el aumento de remolcadores si así lo estima conveniente.

La contratación del servicio de remolque es responsabilidad del armador así proceda a través del capitán de la nave o el agente marítimo.

Los operadores portuarios que presten el servicio de remolcadores deberán constituir las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros en general; así como el impacto ambiental, con base en lo dispuesto por las normas que regulan el registro de operadores portuarios y por unos montos que a juicio de la terminal resulten adecuados para el cubrimiento de los riesgos que generan.

4.6.3.3. Numero de remolcadores

Para las maniobras de revido, atraque y/o zarpe se utilizarán la cantidad mínima de remolcadores estipulados en los estudios de maniobrabilidad y en la regulación nacional que se encuentre vigente; así mismo, la cantidad adicional de remolcadores dependerá de la solicitud del Capitán del barco y/o sugerencia del piloto práctico y/o cambios en resoluciones de la DIMAR aplicar igualmente para el BP.

4.6.3.4. Procedimiento

La cantidad de remolcadores a usar deberán ser coordinados directamente por la agencia marítima con cada una de las empresas con las cuales tenga contrato establecido, es obligación de la agencia marítima y pilotos prácticos usar el mínimo de remolcadores requeridos en el numeral 4.6.3.1 del presente reglamento.

Los remolcadores que operen en la concesión del Terminal deberán contar con todos los requerimientos que se establecen por las autoridades competentes.

4.6.4. Amarre y desamarre de buques

El amarre y desamarre de toda nave, tren de remolque y artefacto naval que recale en el Terminal debe ser efectuado por un operador portuario inscrito y registrado ante la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces para tales efectos, así como ante el Terminal.

El amarre y desamarre debe ceñirse a lo prescrito en las normas marítimas aplicables a la materia, así como a los usos y costumbres que le sean aplicables, buscando en todo momento preservar la instalación portuaria, otras naves y artefactos navales surtos en el Terminal, así como el medio ambiente marino, teniendo en cuenta el tipo de nave, tren de remolque y/o artefacto naval, así como la clase de carga.

El amarre se efectuará en la posición asignada por el Terminal, bajo la coordinación del capitán y el práctico.

El capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea siguiendo las instrucciones del práctico para tal fin.

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

En la prestación del servicio, el operador portuario deberá respetar las condiciones de seguridad integral de la instalación portuaria y aplicar la normatividad y condiciones técnicas vigentes, asegurando en todo momento la seguridad en la prestación del servicio.

El personal del operador portuario que asiste a la maniobra deberá cumplir con el correcto uso de los EPP vigentes y exigidos por la instalación portuaria, adicional a estos deberá hacer uso del chaleco salvavidas y someterse a prueba de alcoholemia en caso de ser requerido por el Terminal.

El operador portuario velará por mantener una comunicación constante y permanente con el piloto práctico a través de radios de comunicación o similares.

El operador portuario deberá garantizar el buen estado físico, mental e idóneo de las personas que asisten a la maniobra.

4.6.5. Muellaje

Para el servicio de muellaje el Terminal cuenta actualmente con mil setenta y cinco (1075) metros de longitud (longitud preliminar) y tendrá una longitud final de mil ciento cincuenta (1150) metros al completar la Segunda Fase o Fase 2 del proyecto, conforme a lo autorizado por el contrato de concesión portuaria No. 010 de 2007, con sus respectivos otrosíes, y la Licencia Ambiental vigente otorgada a SPIA, (para la Fase 2 ver el ARTÍCULO SEGUNDO de la Resolución No. 1762 del 09 de octubre de 2008 aclarada por el ARTÍCULO CUARTO de la Resolución No. 1795 del 18 de septiembre de 2009 ambas expedidas por el hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Sostenible), longitud que se encuentra distribuida de la siguiente manera:

Muelle No. 1 para graneles sólidos y carbón. Este muelle fue construido durante la Primera Fase o Fase 1 del proyecto y cuenta con una extensión de doscientos cincuenta (250) metros de longitud.

Muelle No. 2 para cargue y descargue de contenedores. Este muelle fue construido durante la Primera Fase o Fase 1 del proyecto y cuenta con una extensión de seiscientos (600) metros de longitud.

Muelle No. 3 para cargue y descargue de contenedores. Este muelle es el objeto de la Segunda Fase o Fase 2 y actualmente cuenta con doscientos veinticinco (225) metros de longitud y al finalizar la construcción de la Fase 2 contará con trescientos (300) metros de longitud.

Para mas detalles sobre las características / configuración de cada uno de los muelles remitirse al numeral “3.4 Muelles.”

El Terminal determinará el lugar de atraque de las naves, tren de remolque o artefacto naval teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque, tipo de operación, prioridades, tipo de nave y/o artefacto naval, eslora, calado, áreas de almacenamiento, tiempo de operación y demás factores que el Terminal considere.

El Terminal comunicará oportunamente al agente marítimo o al armador, en caso de no ser el primero procedente, a la empresa de practica y/o transporte de práctico el puesto de atraque y costado del buque.

Los periodos de permanencia en el muelle de la nave, tren de remolque y/o artefacto naval empiezan a contar desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle hasta la fecha y hora en que se suelte el ultimo cabo y la nave, tren de remolque y/o artefacto naval deje libre el sitio de atraque.

Ninguna nave, tren de remolque y/o artefacto naval inactivo puede permanecer atracada, presentada esta condición debe proceder a fondeo.

Se entiende que una nave, tren de remolque y/o artefacto naval está inactivo cuando:

- Los certificados de navegabilidad y seguridad se encuentran vencidos.
- Cuando ha sido declarado como tal por la Autoridad Marítima Nacional.
- Encontrándose detenido en puerto por orden de autoridad competente.
- No está realizando operaciones bien por discreción del puerto o de su armador.

4.6.6. Apertura de escotilla

Práctica en la cubierta de una nave o artefacto naval para ventilar su interior o para dar paso a personas o cosas.

Este proceso es ejecutado por la tripulación de la nave u operadores del artefacto naval.

La escotilla debe tener seguro para evitar que se cierre o se abra sin supervisión y deberá estar señalizada.

Las escotillas de las pasarelas son abiertas por la tripulación, pero una vez el personal del Terminal esté ubicado en cada pasarela, deberán cerrarlas para evitar riesgos de caída, igualmente su apertura para bajar o subir de la pasarela será realizado por el personal del Terminal o la tripulación cuando sea ésta quien realice la actividad.

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

Criterios para uso de aparejos y grúas:

- a. Inspeccionar visualmente el equipo de izaje y conexiones asegurando que no hay defectos. Todas las partes movibles deben estar engrasadas y operar correctamente.
- b. Conocer la carga límite de trabajo (CLT o WLL) y carga segura de trabajo (CST o SWL) del equipo a utilizar. Para el caso de las grúas pórtico 1 a 4, la capacidad máxima bajo gancho es de 70 toneladas, para spreader en modo sencillo (single lift) para contenedores de 20', 40' y 45' será de 51 toneladas, por su parte, cuando sea en modo doble (twin lift) será de 60 toneladas. Para el caso de las grúas pórtico 5 y 6 la capacidad máxima en gancho será de 80 toneladas, en spreader en modo sencillo será de 51 toneladas y para modalidad doble será de 65 toneladas
- c. Angulo en las eslingas: Entre mayor sea el ángulo menor es el esfuerzo de la eslinga.
- d. Después de ser utilizado y antes de ser guardado cada elemento debe ser visualmente inspeccionado para asegurar que no haya sufrido daños, estén en buenas condiciones y no requiere ser reparado o remplazado.
- e. Con ángulos menores el esfuerzo es mayor por parte de la eslinga, lo ideal es utilizar separadores.
- f. No se debe exceder la capacidad de las grúas o montacargas.
- g. Se debe verificar las condiciones del terreno donde se coloca la grúa y su área de influencia cuando está operando.
- h. El personal no debe viajar en las eslingas. Ni colocarse debajo del trayecto de la carga.
- i. Las eslingas no se apoyarán nunca sobre aristas vivas, para lo cual deberán intercalarse cantoneras o escuadras de protección, esto se debe a que dichas aristas deterioran las eslingas, lo cual puede llevar a la ocurrencia de un accidente durante la maniobra.
- j. La eslinga debe quedar colocada en el fondo del gancho.
- k. Criterios de rechazo eslinga de cables de acero: fisuras o roturas, torceduras, deformaciones, disminución del diámetro
- l. Criterios de rechazo eslinga de cadenas: fisuras o roturas, desgaste excesivo, muescas, hendiduras. Eslabones o componentes elongados, eslabones o componentes doblados, torcidos o deformados; exceso de corrosión u hoyos, eslabones o componentes sin movimiento libre; salpicaduras de soldadura; se debe estar pendiente para evitar se enreden las cadenas.
- m. Criterios de descarte en grilletes: Aplicación de soldadura, excesiva corrosión, grietas, señales de calentamiento, doblamiento y desgaste superiores al 10% de las dimensiones de cualquier sección.
- n. Criterios de descarte en ganchos: Aplicación de soldadura, excesiva corrosión, grietas, señales de calentamiento, doblamiento y desgaste superiores al 10% de las dimensiones de cualquier sección.

- o. Criterios de rechazo eslingas planas sintéticas: quemaduras por ácido o soda cáustica, derretido o chamuscado en cualquier parte de la eslinga, hoyos, roturas, cortes o partes deshilachadas. Costuras rotas o desgastadas en lugares donde se ha unido la eslinga. Desgaste por abrasión excesiva. Eslingas decoloradas o quebradizas, o zonas tiesas en cualquier parte de la eslinga, que puede significar daño por luz solar, ultravioleta o daño químico.

Para efectos del procedimiento de Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos realizado por el operador Portuario Compas Buenaventura remitirse al procedimiento Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura.

4.6.8. Reparaciones menores

El Terminal previa notificación por escrito del agente marítimo o el armador, según proceda, y una vez notificada la Autoridad Marítima puede autorizar reparaciones menores a naves y/o artefactos navales siempre que éstas no afecten la seguridad del personal, la instalación portuaria, la carga y el medio ambiente. Esta clase de reparaciones debe permitir la movilización de la nave y/o artefacto naval en caso de ser requerido.

Para efectos de la autorización por parte del Terminal la agencia marítima, el armador y/o el operador portuario que ejecutará la reparación debe informar por escrito al Terminal todos los detalles del trabajo a realizar.

No es posible realizar reparaciones en las máquinas de la nave o cualquier otra reparación que inhabilite a la nave para movilizarse cuando ello sea necesario.

El operador portuario que efectúe la reparación menor debe contar con licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR o quien haga sus veces.

Para efectos de las reparaciones menores en el Operador Portuario Compas Buenaventura se coordinarán a través del agente marítimo para la contratación de una empresa que preste el servicio necesario.

4.6.9. Aprovisionamiento y usería

El Terminal permite el aprovisionamiento a la nave, tren de remolque y/o artefacto naval siempre que se realice a través de operador portuario debidamente inscrito y registrado ante la Superintendencia de Transporte, así como registrado ante el Terminal (Este proceso se lleva a cabo después de cumplir todos los requerimientos del Terminal). Estos procesos de ninguna manera deberán afectar la operación normal del Terminal, so pena de que el Terminal pueda elevar reclamaciones por daños al respecto.

4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre

A efectos de recibo y suministro de lastre se dará aplicación a la Resolución 477 de 2012 de la DIMAR, así como toda aquella norma que la adicione, modifique y/o aclare. De igual manera es de obligatorio cumplimiento las recomendaciones y/o directrices dadas por la Autoridad Marítima inherentes al control de aguas de lastre.

Se permitirá el ingreso de los operadores portuarios previamente contratados por agencia marítima, que estén autorizados por cada una de las entidades públicas y privadas, que tengan injerencia en el tema, así como el registro ante el Terminal (Este proceso se lleva a cabo después de cumplir todos los requerimientos del Terminal).

4.6.11. Suministro de combustible

Para efectos de suministro de combustible se debe implementar las medidas de manejo del programa PMF-08-P-Manejo de combustibles y lubricantes, del Plan de Manejo Ambiental – PMA contenido en la Licencia Ambiental otorgada a SPIA, y adicionalmente cumplir con lo siguiente:

- a. Todo agente marítimo o empresa de transporte marítimo cuya nave o artefacto naval requiera suministro de combustible debe contar con la respectiva autorización del Terminal y de la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto a efectos de contar con el perito o inspector en contaminación.
- b. La empresa que preste el servicio de combustible debe encontrarse debidamente registrado e inscrito como operador portuario al igual que estar registrado ante el Terminal
- c. La agencia marítima debe presentar al OPIP del Terminal, con 24 horas de anticipación, la información correspondiente a la operación de suministro de combustible, estableciendo: c.1) nombre de la nave o artefacto naval; c.2) proveedor; c.3) cantidad; y, c.4) nombre de perito o inspector en contaminación.
- d. La operación de suministro de combustible se debe iniciar una vez el jefe de máquinas o quien éste designe junto con el perito o inspector designado por la Autoridad Marítima den la orden para iniciar la operación de cargue o trasiego de combustible.
- e. Los equipos marítimos y/o terrestres de suministro de combustible deben contar con los elementos de seguridad y autorizaciones de las autoridades competentes que acrediten su idoneidad para la actividad, documentación que será verificada por parte del área HSE a efectos de autorización.
- f. En términos generales se debe dar cumplimiento al protocolo para el suministro de combustible que hace parte integral del presente Reglamento.
- g. El tipo de combustible dependerá de la requisición del Capitán del barco a la Agencia Marítima y este a su vez al operador portuario escogido por la Agencia Marítima.
- h. El requerimiento de suministro de combustible no deberá afectar la programación del Terminal. En caso de que llegase a afectar la operación del Terminal, éste podrá elevar reclamación correspondiente para resarcimiento de daños y perjuicios en contra del capitán, armador o agente.

4.6.12. Servicios de lancha

Este servicio puede ser prestado directamente por el Terminal o a través de operador portuario debidamente inscrito y registrado ante la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces.

4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

Debe darse aplicación a la Resolución 645 de 2014 expedida por la DIMAR, así como por las disposiciones que la modifiquen, complementen y/o aclaren, resolución por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el manejo integrado de desechos generados por buques. De igual manera debe darse aplicación al protocolo para disposición de residuos peligrosos y especiales, así como el inherente al descargue de residuos sólidos y aguas de sentinas y cualquier otro protocolo aplicable que hagan parte integral de este Reglamento.

La empresa prestadora del servicio deberá estar inscrita ante la DIMAR y demás entidades que así lo requieran.

Para los vertimientos de la terminal, estos deben cumplir con lo estipulado en el Decreto 1076 de 2015.

4.6.13.1. *Requisitos para la prestación del servicio*

Las operaciones de recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves y/o artefactos navales están controladas como actividades marítimas por la Autoridad Marítima. Los servicios de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves y/o artefactos navales deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente inscritos y registrados por la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces, así como registrados ante el Terminal y autorizados por éste. De igual manera, el operador portuario debe contar con licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR.

4.6.13.2. *Solicitud y autorización del servicio*

La solicitud del servicio de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas debe ser presentada al Terminal por el agente marítimo o el armador, según proceda. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el agente marítimo o el armador en el reporte de maniobras.

El Terminal no autoriza el servicio solicitado cuando el operador portuario no haya cumplido todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la instalación portuaria, la prestación del

servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio. En caso de incendio se procederá de acuerdo con lo establecido en el plan de emergencia del Terminal.

4.6.13.3. Responsabilidades y control del servicio comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, el operador portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y/o artefacto naval y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo. Las comunicaciones vía correo electrónico entre el operador portuario y la Terminal solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

4.6.13.4. Evaluación de Riesgos

Antes de comenzar el servicio de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas, el operador portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

4.6.13.5. Inspector de prevención de contaminación o Perito

En virtud de la Resolución 645 de 2014 expedida por la DIMAR, así como por las disposiciones que la modifiquen, complementen y/o aclaren, resolución por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el manejo integrado de desechos generados por buques, todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, deben estar asistidas por un inspector o perito designado por la Capitanía de Puerto, quien debe permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación, inspector y/o perito que debe ser solicitado a la Autoridad Marítima por parte de la agencia marítima o armador, según proceda.

4.6.13.6. Medición del producto entregado o recibido

El operador portuario debe realizar, en presencia de una persona designada por el Terminal, una medición al comienzo y al final de las operaciones de suministro o de retiro, en las bodegas del artefacto naval u otro equipo de almacenamiento, para determinar la cantidad de producto entregado o recibido según corresponda. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido. En los casos de retiro, también puede ser soportado con la certificación de la nave respecto a la cantidad de producto entregado.

Al terminar el servicio el operador portuario debe remitir, mediante formato escrito, un reporte al Terminal en el que indique la cantidad de producto entregado o recibido de la nave y/o artefacto

naval. El reporte debe estar firmado por el operador portuario y el capitán de la nave y/o el coordinador de operadores del artefacto naval.

4.6.13.7. Transferencia y control durante el retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas.

Durante la operación de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de la nave y/o artefacto naval el operador portuario debe cumplir, entre otros, lo siguiente:

- El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro o retiro.
- En caso de necesitarse herramientas manuales para desconexión de los equipos, éstas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- Se encuentra prohibido fumar a bordo del equipo que presta el servicio.
- Al finalizar el servicio, se deben desconectar correctamente todos los equipos, realizando una inspección final, evitando derrames de producto al medio marino.
- Para las áreas próximas a la operación de bombeo y recepción de combustible, el operador portuario debe garantizar que sus equipos son *Explosion-proof*.
- Todas las operaciones deben cumplir las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.
- El operador portuario debe mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.

4.6.14. Recepción de desechos sólidos

Debe darse aplicación a la Resolución 645 de 2014 expedida por la DIMAR, así como por las disposiciones que la modifiquen, complementen y/o aclaren, resolución por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el manejo integrado de desechos generados por buques.

De igual manera debe darse aplicación al protocolo para disposición de residuos peligrosos y especiales, así como el inherente al descargue de residuos sólidos y aguas desentinas y cualquier otro protocolo aplicable que hagan parte integral de este Reglamento.

4.6.14.1. Requisitos para prestación del servicio

Las operaciones de recepción de desechos sólidos de naves y/o artefactos navales están controladas como actividades marítimas por la Autoridad Marítima.

Los servicios de retiro de desechos sólidos de naves y/o artefactos navales deben ser prestados por operadores portuarios debidamente inscritos y registrados por la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces, así como registrados ante el Terminal y autorizados por éste.

De igual manera, el operador portuario debe contar con licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR.

4.6.14.2. Solicitud y autorización del servicio de recepción de residuos sólidos

La solicitud del servicio de retiro de desechos sólidos debe ser presentada al Terminal por el agente marítimo o el armador, según proceda. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el agente marítimo o el armador en el reporte de maniobras.

El Terminal no autoriza el servicio solicitado cuando el operador portuario no haya cumplido todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la instalación portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio. En caso de incendio se procederá de acuerdo con lo establecido en el plan de emergencia del Terminal.

Así mismo, no se autoriza el servicio de recepción de residuos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos). De cualquier manera y cuando se trate de las sustancias antes mencionadas, se debe aplicar el Protocolo de Kioto ratificado por Ley 629 de 2000 y el Convenio de Basilea ratificado por Ley 653 de 1996.

4.6.14.3. Responsabilidades y control del servicio de recepción de residuos sólidos

En todo lo inherente a la recepción de residuos sólidos a más de lo establecido en el Convenio Marpol 73/78, anexo V, así como en la normatividad marítima, se dará aplicación a lo previsto en el protocolo para el descargue de residuos sólidos y aguas sentinas que hace parte integral del presente Reglamento.

Para Puerto Aguadulce, el Líder HSE será el responsable de la protección al medio ambiente y medio marino acuerdo normatividad nacional y MARPOL. La ejecución de estos controles se dará con apoyo del coordinador ambiental de la compañía.

El operador portuario COMPAS Buenaventura, también contara con personal profesional para dar cumplimiento a la normatividad nacional y MARPOL en la ejecución de sus actividades.

Para la recepción de esta clase de residuos se debe cumplir:

- a. Se debe contar con la presencia del inspector de ICA, perito o inspector asignado por la Autoridad Marítima o el delegado gubernamental de salud, según proceda.
- b. Quien preste el servicio de recepción de esta clase de residuos o desechos debe estar registrado e inscrito como operador portuario ante la autoridad competente, así como registrado ante el TERMINAL.
- c. La agencia marítima debe presentar a las áreas de HSE, Operaciones o Seguridad del TERMINAL, con 24 horas de anticipación comunicación con la información correspondiente a la operación de recepción de los residuos o desechos, estableciendo: c.1) nombre de la nave o artefacto naval; c.2) proveedor; c.3) cantidad; y, c.4) nombre del funcionario del ICA.
- d. La operación de recepción de residuos sólidos se debe iniciar una vez el funcionario gubernamental pertinente, de acuerdo con la naturaleza del residuo, de la orden para iniciar la operación.
- e. Los equipos marítimos y/o terrestres de suministro de combustible deben contar con los elementos de seguridad y autorizaciones de las autoridades competentes que acrediten su idoneidad para la actividad, documentación que será verificada por parte del área HSE a efectos de autorización.
- f. Se debe dar estricto cumplimiento al PMA.
- g. En términos generales se debe dar cumplimiento al protocolo para el suministro de combustible que hace parte integral del presente Reglamento.

4.6.14.4. Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de recepción de residuos sólidos de naves y/o artefactos navales, el operador portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave que entrega y el equipo que recibe. Las comunicaciones vía correo electrónico entre el operador portuario y la Terminal solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

4.6.14.5. Evaluación de Riesgos.

Antes de comenzar el servicio de recepción de residuos sólidos de naves y/o artefactos navales, el operador portuario debe realizar una evaluación de riesgos suficiente para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y los medios respectivos para evitarlos.

1.1.1.1 Medición del producto recibido.

El operador portuario debe realizar, en presencia de una persona designada por el Terminal, una medición al comienzo y al final de las operaciones de suministro o de retiro, en las bodegas de la nave, artefacto naval u otro equipo de almacenamiento, para determinar la cantidad de producto entregado o recibido según corresponda. En los casos de retiro, también puede ser soportado con la certificación de la nave respecto a la cantidad de producto entregado.

Al terminar el servicio el operador portuario debe remitir, mediante formato escrito, un reporte al Terminal en el que indique la cantidad de producto entregado o recibido de la nave y/o artefacto naval. El reporte debe estar firmado por el operador portuario y el capitán de la nave y/o el coordinador de operadores del artefacto naval.

1.1.1.2 Transferencia y control durante la operación.

Durante la operación de retiro de residuos sólidos de la nave y/o artefacto naval el operador portuario debe cumplir, entre otros, lo siguiente:

- El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro o retiro. En caso de necesitarse herramientas manuales para desconexión de los equipos, éstas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- Se encuentra prohibido fumar a bordo del equipo que presta el servicio.
- Al finalizar el servicio, se deben desconectar correctamente todos los equipos, realizando una inspección final, evitando derrames de producto al medio marino.
- Para las áreas próximas a la operación de bombeo y recepción de residuos o producto el operador portuario debe garantizar que sus equipos son *Explosion-proof*.
- Todas las operaciones deben cumplir las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.
- El operador portuario debe mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.

4.6.15. Servicio de vigilancia

El Terminal cuenta con vigilancia de conformidad con el numeral 4.5.3 del presente Reglamento.

Para efectos del servicio de vigilancia del operador portuario Compas Buenaventura, se tendrá en cuenta:

- Cerramiento perimetral
- Circuito cerrado de televisión con monitoreo permanente
- Rondas de seguridad 24 horas
- Convenios con policía y armada nacional
- Coordinaciones permanentes con Guardacostas
- Empresa Privada de Seguridad y Vigilancia.
- Control de acceso peatonal y vehicular

4.6.16. Servicios públicos

4.6.16.1. *Suministro de agua potable*

El Terminal podrá suministrar agua potable y energía a las naves y/o artefactos navales para lo cual establecerá la forma de medida y cobro de estos servicios según la normativa aplicable.

Estos servicios deben ser solicitados con 36 horas de anticipación al área de servicio al cliente y servicios generales del Terminal, indicando la cantidad requerida y la fecha y hora que se necesita.

El barco y/o la agencia deberán contar con las mangueras y los acoples al camión cisterna, para poder realizar el trasiego del agua.

4.6.16.2. *Electricidad*

En caso de que alguna embarcación requiera el suministro de energía eléctrica, Sociedad Puerto Industrial Aguadulce cuenta en cada *Crane Pit* o caja de conexiones de las grúas, con tomas de las siguientes características:

- Salida trifásica 208V 2000W (Clavija Industrial 3+T, 220V 9h) 60hz
- Salida monofásica 120V 180W (Clavija industrial 2+T 120V 4h) 60hz

En total se tienen 3 de estas cajas distribuidas a lo largo de los 600 m de muelle.

Dado que el acceso a esta toma implica unas adecuaciones previas (apertura de registros, señalización del Crane Pit a utilizar, etc.), se requiere conocer con al menos 24 horas de anticipación la necesidad para que el departamento de Ingeniería haga los arreglos correspondientes.

Si la embarcación requiere alguna condición especial de suministro (diferente potencia o voltaje), esta necesidad deberá ser manifestada con al menos una semana de antelación para definir si existe la capacidad requerida y hacer las adecuaciones que se consideren pertinentes y apliquen. Para estos requerimientos especiales es necesario definir, por parte de la embarcación:

- Potencia requerida
- Voltaje de alimentación
- Tipo de Instalación, trifásica, Monofásica
- Tipo de clavija
- Frecuencia

Vale la pena aclarar que SPIA no cuenta con las extensiones para estos suministros y por ende deben ser traídas por la embarcación.

4.6.17. Fumigaciones

En relación con las naves éstas deben contar con el certificado de desratización vigente.

El Terminal cuenta con programa de control de plagas que busca moderar la contaminación y los impactos propios de la operación y/o proliferación de vectores que puedan afectar al personal, el entorno, la carga y las instalaciones portuarias garantizando la convivencia, salud y bienestar.

Debido a la actividad propia del Terminal se tiene protocolizado realizar los siguientes controles:

- a. Control de plagas y roedores en las instalaciones portuaria siete (7) veces por semana.
- b. Fumigación general de las instalaciones portuaria un (4) vez al mes y/o cuando el área de operaciones lo solicite.

Por otra parte, cierto tipo de mercaderías que se encuentran almacenadas en contenedores, deben ser sometidas a fumigación, acorde a requerimientos de las autoridades sanitarias.

Para tal fin los consignatarios/cargadores contratan el servicio de fumigación a realizarse dentro de la Terminal y para ello se implementarán las siguientes medidas de seguridad:

- a. El consignatario/cargador de la mercadería o su representante, deberá solicitar el permiso de fumigación. Una vez otorgado, se coordinará fecha y hora de la tarea.
- b. Previo al inicio, el responsable de la empresa de fumigación deberá presentar ante el área HES de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A los siguientes documentos:
 - Nombre y demás datos de la empresa
 - Listado del personal a cargo de la tarea
 - Seguridad Social del Personal
 - Datos de los contenedores y mercadería a ser fumigada
 - Constancia de inscripción de empresa certificada por el Organismo de Control con incumbencia en la zona de la Terminal (Municipal)
 - Detalle de productos a emplear
 - Hojas de Seguridad de los productos a emplear
- c. Una vez la información sea presentada se procederá a realizar la inducción de seguridad al personal que ingresará a la Terminal.
- d. Los contenedores deberán situarse en un lugar alejado del tránsito de personal y con monitoreo del área de seguridad física.
- e. Identificar la zona de trabajo y verificar que se halla señalizado el lugar.
- f. Los contenedores quedarán cerrados y sellados y en su exterior se colocarán etiquetas de advertencia sobre el riesgo tóxico.
- g. Se instalarán conos de seguridad y cinta de demarcación alrededor de los contenedores.
- h. La empresa fumigadora se hará cargo de los recipientes y residuos producto de la fumigación.

- i. Cuando se proceda al venteo, personal de Operaciones verificará que no se encuentren personas en los alrededores. Solo así se autorizará la apertura de los contenedores.
- j. El personal de la Terminal sólo intervendrá para el traslado y posicionamiento de contenedores quedando las tareas de fumigación y venteo a cargo exclusivo de la empresa contratada.
- k. Una vez finalizado, se colocarán etiquetas de “Fumigado”.
- l. Cualquier situación no contemplada en el presente procedimiento, debe ser consultada con el Departamento de HES de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.
- m. De no cumplirse con los requisitos requeridos y/o de considerarse que la operación no es segura, Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A podrá determinar la no realización de la tarea hasta tanto no se cumplan todas las medidas de seguridad para el personal propio, contratistas y/o clientes.

4.6.17.1. *Cumplimiento Obligatorio*

- No emplear ni portar dentro de la zona operativa: celulares, “walkmans”, MP3 u otros elementos que puedan distraer al operador.
- No fumar en el sector de trabajo.
- No ingerir bebidas ni alimentos en la zona donde se realice la tarea.
- Usar todos los elementos de protección personal y respetar el protocolo de tránsito en relación con la Seguridad de Peatones.
- Cumplir con las demás medidas de seguridad previstas en el presente Reglamento.

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos

Los equipos y aparejos que ingresen al Terminal deben encontrarse debidamente certificados por entidad competente en el evento de ser procedente. El Terminal puede tomar en alquiler equipos o aparejos cuando así se requiera para la prestación del servicio.

Para efectos del alquiler de equipos y aparejos en el operador portuario Compas Buenaventura se tendrán en cuenta el procedimiento Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura.

4.7. *Servicios a los pasajeros*

Teniendo en cuenta la vocación del Terminal no se suministra servicios a los pasajeros.

4.7.1. *Embarque y desembarque de pasajeros*

Con base en el numeral 4.7 este servicio no se suministra.

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

Con base en el numeral 4.7 este servicio no se suministra.

4.8. Servicios a la carga

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías

4.8.1.1. Transferencia o manejo de carga desde el muelle

La carga libre en el muelle o en la plataforma del medio de transporte, es trasladada hacia un sector de almacenamiento: se ubica en el sitio asignado en la bodega o patio. La carga queda en absoluto equilibrio y libre del equipo de transporte y movilización.

Para efectos de la transferencia de carga del operador portuario Compas Buenaventura remitirse a los procedimientos de *Ingreso, almacenaje y retiro de la carga* e Instructivo recibo y entrega de carbón a Granel para Compas Buenaventura.

4.8.1.2. Transferencia de carga desde el contenedor hasta el sitio de almacenaje

Una vez desconsolidada la carga por parte del agente de carga, cliente o su representante, se procederá a paletizar aquella que sea posible hacerlo y se transportará con montacarga o equipos similares hacia la zona de almacenamiento de la bodega. Para la carga no paletizada se transportará con *reach stacker*, montacarga o equipos similares hasta la zona de almacenamiento designada para este tipo de cargas.

4.8.1.3. Transferencia de carga desde el almacén hasta el contenedor

Se efectuará transporte de la carga desde el sitio de almacenaje hasta el ingreso del contenedor, utilizando los medios de izaje y transporte como *reach stacker*, montacarga y equipos similares.

4.8.2. Cargue/Descargue/Transbordo de contenedores llenos y vacíos

4.8.2.1. Contenedores

Cargue: Comprende el movimiento de carga desde el patio/muelle, hasta la ubicación correspondiente en la motonave. Para tal fin el operador de la grúa pórtico debe posicionar la misma en la bahía indicada por el portalonero, quien tiene las instrucciones entregadas por parte de planeación de buques, donde indica la secuencia de bahías a trabajar. La grúa pórtico y los vehículos que transportan la carga ITVs trabajaran utilizando el carril asignado por el supervisor de operaciones durante la reunión pre-operativa. Si se presenta un cambio operativo

posterior, este será notificado por el supervisor o planeador de barco. Cada vez que la grúa pórtico este llevando un contenedor abordo para cargar, el portalonero debe indicarle en que ROW o TIER debe posicionarse el contenedor. Siempre guardando la secuencia de planificación de las unidades y si es necesario realizar algún cambio, debe solicitarlo al planeador de buque en turno.

El cargue debe realizarse por TIER o altura, con el fin de mantener la estabilidad del buque, puesto que, si se carga un costado primero, la embarcación puede escorarse y con esto ponerse en peligro. Sin embargo, cuando se trata de cargue de contenedores vacíos, y el buque sea de gran eslora y manga, se puede planificar el cargue por ROW o fila solo en bodega de buques, pues es mucho más rápida la operación. La secuencia de cargue solo puede ser modificada por el planeador de buque en turno o por instrucción del gerente de operaciones o Superintendente. Este cambio puede darse por motivos operacionales y siempre y cuando no ponga en peligro la motonave.

Descargue: Comprende el movimiento de descarga desde la motonave hasta la ubicación planeada por el Terminal. Para tal fin el operador de la grúa pórtico debe posicionar la misma en la bahía donde se va a efectuar la operación de descargue indicada por el portalonero, quien tiene las instrucciones entregadas por parte de planeación de buques, donde indica la secuencia de bahías a trabajar. La grúa pórtico y los vehículos que transportan la carga ITVs trabajaran utilizando el carril asignado por el supervisor de operaciones durante la reunión pre-operativa. Si se presenta un cambio operativo posterior, este será notificado por el supervisor o planeador de barco.

Las unidades deben ser descargadas de acuerdo con la planeación del barco, preferiblemente iniciando con el ROW o fila más cercano a tierra, con el fin de mantener la estabilidad del buque, puesto que, si se descarga un costado primero, la embarcación puede escorarse y con esto ponerse en peligro. Sin embargo, cuando se trata de descargue de contenedores vacíos, se puede planificar el descargue por ROW o fila solo en bodega de buque, pues es mucho más rápida la operación.

La secuencia de descargue solo puede ser modificada por el planeador de buque en turno o por instrucción del gerente de operaciones o superintendente. Este cambio puede darse por motivos operacionales y siempre y cuando no ponga en riesgo a la motonave.

Transbordo: Comienza cuando la carga a bordo de una nave es descargada llevada a patio o bodega para luego ser nuevamente embarcada en otra nave o la misma en diferente recalada.

El Terminal sin limitarse únicamente a lo relacionado en este reglamento para la maniobra de cargue y descargue de productos podrá incluir todas las medidas que considere necesarias para garantizar que sus operaciones sean eficientes y seguras.

4.8.2.2. Recepción y descargue de café y azúcar

- a. **Solicitud de Citas:** La empresa de transporte debe enviar el Formato de solicitud de servicios a la carga debidamente diligenciado y las planillas correspondientes,

solicitando la cita para atención. Posteriormente el Analista de Servicio al Cliente se comunica telefónicamente con el líder de operaciones terrestres y de acuerdo con la capacidad instalada y la programación, el Líder de Operaciones Terrestres establecerá los horarios de atención, seguido a esto el Auxiliar administrativo creará los BL en el sistema de acuerdo con la información enviada por el cliente. Una vez asignada la cita, el transportador se presenta en el horario establecido en las puertas de Aguadulce con la guía de transito si trae Café o con la Remisión si trae Azúcar.

- b. Ingreso de Camión: El conductor deberá seguir todos los pasos requeridos por el sistema de puerta automática. Posterior al ingreso por puerta el camión se dirige al CFS donde el auxiliar operativo le indica la bahía de descarga al transportador, para que se estacione y le recibe la guía de tránsito o remisión, la cual entrega al auxiliar administrativo para que ingrese la información al sistema.
- c. Descargue de café y azúcar: El operador de montacargas confirma con el auxiliar de repesos de la federación nacional de cafeteros el número de estibas por lote/camión. Posteriormente el operador de montacargas lleva la cantidad de estibas solicitadas a la báscula, para que el auxiliar de repesos registre el peso en el formato de papeleta de repeso (formato de la federación nacional de cafeteros), este formato está saliendo de manera automática desde el sistema y actualmente está en pruebas. El operador de montacargas aproxima las estibas al camión para que los estibadores descarguen los sacos sobre ellas y conformen los lotes, simultáneamente el auxiliar operativo registra la recepción en Navis de los lotes que se van descargando.

4.8.3. Estiba/Desestiba

4.8.3.1. A bordo de la motonave

Todas las operaciones de estiba y desestiba a bordo de las motonaves se realizarán con la debida autorización de las autoridades. Posterior a ello se deberán tener en cuenta las siguientes observaciones:

- Es responsabilidad de la motonave contar con el material de trinca necesario para la operación y este deberá estar al alcance de los estibadores.
- La tripulación deberá tener en buena condición y aseguradas todas las medidas de protección contra caídas como lo son barandas y líneas de vida. La operación de trincado o destrincado podrá detenerse si estas medidas no se encuentran activas y se hará una protesta contra el comando de la nave.
- Las modificaciones en la trinca están sujetas a las observaciones que hace la tripulación y se cumplirán según su instrucción. Una vez finalizada la operación y el primer oficial haya firmado el certificado de trinca se da por conforme y aceptado la trinca realizada a bordo.

4.8.3.2. Sobre camión

- Para el caso de contenedores se verificará que la plataforma o tráiler cumpla con los cuatro puntos de aseguramiento los cuales serán de responsabilidad del conductor su aseguramiento y desaseguramiento. En caso de no cumplir con ello, la Terminal podrá abstenerse de cargar cualquier vehículo.
- Para el caso de carga general, la trinca y destrinca del vehículo será responsabilidad del conductor. La Sociedad puerto Industrial Aguadulce, podrá abstenerse de permitir la salida de cualquier vehículo que no cumpla con lo dispuesto en la resolución 4959 de 2016 del ministerio de transporte, así como por las disposiciones que la modifiquen, complementen y/o aclaren.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

Los servicios de clasificación y toma de muestras se prestarán cuando por solicitud del cliente o de las autoridades competentes lo requieran, y se realizarán por medio de una empresa especializada, y debe ser coordinado con la agencia de la carga y/o de las autoridades competentes.

El supervisor de bodega espera la llegada del representante del cliente, Agencia de aduanas y/o el operador portuario (y el cliente en caso de que lo solicite), para dar inicio al procedimiento en mención. En este caso se permitirá la toma de muestras por cuenta de los inspectores designados por la empresa recibidora y las autoridades competentes, efectúa las mediciones de calidad en sus equipos de laboratorio y reporta los resultados de dicho análisis al cliente, quien autoriza el recibo o el rechazo del producto dependiendo de los parámetros acordados entre cliente y vendedor.

Para efectos de servicios a la carga Clasificación y toma de muestras del operador portuario Compas buenaventura remitirse a los numerales 4.11 (Nota 4) del procedimiento Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura; Numeral 4.6.3.1 del procedimiento Ingreso, almacenaje y retiro de carga; y numeral 4.3.1 del procedimiento Actuaciones a la carga Compas Buenaventura.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

4.8.5.1. Inspección carga suelta en Container Freight Station –CFS-

El Usuario externo debe realizar la solicitud al Terminal para el servicio, una vez recibido el auxiliar administrativo diligencia el formato de Programación de Operaciones y solicita instrucción al líder de operaciones terrestres para asignar los horarios y la ubicación de la inspección, para completar la programación, una vez aprobada se publicará en la página web.

El auxiliar administrativo con la programación de las inspecciones, valida en el sistema las ubicaciones en las estanterías, y coordina con el operador de montacargas para que traslade los pallets a inspeccionar del BL a la zona de inspección.

Finalizado este traslado el auxiliar administrativo actualiza en el sistema las posiciones de la carga a modo mercancía en inspección.

Para iniciar la inspección, el representante del cliente debe presentarse en la zona asignada, en presencia del auxiliar operativo y autoridades (si aplica).

En caso de encontrar una novedad durante la inspección el auxiliar operativo debe diligenciar el Formato Acta de Avería de Carga, la cual debe firmar, sellar y escanear para archivar.

Finalizado el proceso de inspección el auxiliar operativo debe entregar una copia al cliente notificando todas las novedades presentadas y/o encontradas en la operación.

Una vez finalizado se realiza el cobro de la operación mediante la marcación del evento al BL correspondiente.

Posteriormente el auxiliar administrativo coordina con el operador de montacargas para que ubique los pallets nuevamente en la estantería.

4.8.5.2. Inspección en Zona Única de Inspección -ZUI-

Carga seca contenerizada de Expo/Impo (autoridades)

El auxiliar administrativo coordina con el Planner la ubicación de los contenedores en las bahías del ZUI (Zona Única de Inspección), según programación de operaciones terrestres enviada un día antes por email.

El supervisor de bodega revisa según la programación, que los números de los contenedores están correctos y se encuentran ubicados en las bahías asignadas, adicionalmente verifica el estado externo del contenedor.

El supervisor de bodega espera la llegada del representante del cliente y las autoridades (y el cliente en caso de que lo solicite), hasta que no lleguen, no se puede iniciar la inspección.

El supervisor en compañía de las autoridades y el representante del cliente, realizan el reconocimiento en conjunto del contenedor y se les presenta el personal, y equipos asignados según sea el caso.

En presencia del supervisor, autoridades, representante del cliente y cliente (si aplica) un estibador rompe el sello y se realiza la apertura del contenedor, el sello roto se deposita en una caneca destinada solo para estos.

Posteriormente, la autoridad solicita al auxiliar operativo, el vaciado del contenedor (total o parcial) según el nivel de inspección que requiera.

La autoridad ejecuta la inspección y paralelamente el auxiliar operativo diligencia el Formato de Acta de Inspección, consignando toda la información relacionada a la operación.

Cuando la autoridad finaliza la inspección, solicita al auxiliar operativo que realice el consolidado de la carga en la misma forma como venía. Toda la trazabilidad de esta operación queda registrada en video.

Finalizada la consolidación, un estibador procede con el cierre y sellado del contenedor, en presencia del representante del cliente y el auxiliar operativo. El auxiliar operativo verifica que el sello quede bien instalado.

Posteriormente el auxiliar operativo entrega los documentos (acta de inspección, y reportes de avería en caso de presentarse) de la inspección al auxiliar administrativo quien aplica los eventos facturables en el sistema para el cobro del servicio prestado y solicita al Planner vía email el traslado del contenedor al patio.

4.8.5.3. Inspección de carga refrigerada de expo/impo

Inspección de carga contenerizada refrigerada: El auxiliar administrativo coordina con el Planner la ubicación de los contenedores en las bahías del ZUI (Zona Única de Inspección), según programación de operaciones terrestres enviada un día antes por email. El supervisor de bodega revisa según la programación, que los números de los contenedores están correctos y se encuentran ubicados en las bahías asignadas, adicionalmente verifica el estado externo del contenedor. El supervisor de bodega espera la llegada del representante del cliente, Agencia de aduanas y/o el operador portuario (y el cliente en caso de que lo solicite), hasta que no lleguen, no se puede iniciar la inspección. El supervisor en compañía el representante del cliente, realizan el reconocimiento en conjunto del contenedor y se les asigna personal, y equipos en caso de requerirlo. Finalizada la pre-inspección, el auxiliar operativo procede con el sellado del contenedor.

El manejo de la carga refrigerada se realizará conforme las instrucciones escritas del cliente o usuario remitidas al terminal previo al inicio de la operación. En su defecto el terminal maneja la carga conforme la práctica ordinaria y no será responsable por ningún deterioro o reclamación del usuario por daño a la carga.

4.8.6. Trimado/Trincado/Tarja

4.8.6.1. Tarja

Se realiza el reconocimiento físico de la mercancía durante la operación de cargue-descargue, embalaje o desembalaje, ingreso o retiro del Terminal, donde se deben revisar las condiciones físicas y características de los contenedores. Durante la operación de descargue en caso de la

detección de alguna avería, deberá ser imputada en el sistema y reportada al supervisor de la motonave, con lo cual se generará el acta de avería del contenedor para el retiro de este.

4.8.6.2. *Trincado*

Se realiza por parte de los estibadores a bordo de la nave, asegurando la carga general y contenedores a los puntos de trinka, mamparos y demás que estén habilitados para tal fin; la destrinka es la operación contraria en donde se sueltan los puntos de amarre para movilizar la carga. Todo el material de trinka, como *twist locks* y barras, no son objeto de inventario y el Terminal no responde por faltantes o daños a estos elementos.

Las motonaves deben contar con su respectivo material de trinka de manera organizada y funcional. En caso de requerirse material adicional para esta actividad, el Terminal se reserva el derecho de cobrar lo correspondiente.

Para efectos de servicios a la carga Trimado/Trincado/Tarja del operador portuario Compas Buenaventura remitirse al Capítulo 2 en el procedimiento Planeación y atención a las motonaves Compas Buenaventura

4.8.7. Manejo y reubicación

El Terminal para el manejo y reubicación de la carga cuenta con los protocolos para el manejo de todo tipo de carga estipulados en el presente reglamento.

4.8.8. Servicio a los contenedores

El Terminal presta a sus Usuarios el servicio de mantenimiento y reparación de contenedores (M y R) por intermedio de un operador portuario, así como también por actividad propia del Terminal. Este servicio atiende contenedores (*dry, open top, flat rack y reefer*), así como también reacondicionados de contenedores para carga alimenticia (*food grade*). Los servicios incluyen, entre otros que se encuentran descritos en los procedimientos del área de operaciones:

- Estimados de reparación sobre la base de inspecciones de contenedores vacíos bajo criterio IICL o criterio propios de las líneas navieras que ingresan por Gate o por descarga de buque.
- Reacondicionamiento interior de contenedores apto alimento, realizado con pintura en base acuosa.
- Servicios de limpieza son:
- Barrido.
- Lavado interior común, con alta presión de agua.
- Eliminación de calcomanías externas (ej. calcos IMO).
- Pre-Trip Inspection (PTI) y reparaciones de maquinaria de contenedores reefer y equipos gen-set. ~~Este servicio es tercerizado.~~

4.8.9. Embalaje y reembalaje

El Terminal para el embalaje y desembalaje de contenedores cuenta con un cobertizo especializado y vigilado contiguo a las bodegas de importación y exportación.

4.8.10. Pesaje/Cubicaje

4.8.10.1. *Pesaje*

Se realiza una confirmación del número de estibas por mercancía, y posteriormente el operador de montacargas lleva la cantidad de estibas solicitadas a la báscula, para que el auxiliar administrativo registre el peso en el Formato de Recepción de Carga.

El operador de montacargas aproxima las estibas al camión para que los estibadores descarguen la mercancía, simultáneamente el auxiliar operativo registra la recepción en el sistema de los lotes, la cantidad. Posteriormente el operador de montacargas lleva las estibas con la mercancía a la báscula y el auxiliar operativo registra peso.

4.8.10.2. *Cubicaje*

Se realiza la medición de largo, alto y ancho para calcular matemáticamente el volumen que ocupa cada bulto y su resultado es entregado por escrito al solicitante. Sin embargo, este servicio se efectúa cuando el peso y el volumen no vengán aclarados en los documentos de embarque ni conste de otro modo, así como también por solicitudes de los clientes.

Para efectos de servicios a la carga -Pesaje/Cubicaje- del operador portuario Compas Buenaventura remitirse al Capítulo 2 de COMPAS en del procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga*

4.8.11. Marcación y rotulación

Los servicios de marcación y rotulación se prestarán cuando por solicitud del cliente se requiera la marcación y rotulación de los contenedores o mercancía, por medio de una empresa especializada, y debe ser coordinado con la agencia de la carga.

Para efectos de servicios a la carga -marcación y rotulación- del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga*; y procedimiento de *Actuaciones a la carga*.

4.8.12. Almacenaje de mercancías

Después de finalizado el proceso de descargue y pesaje de cada estiba, esta es trasladada por el operador de equipo a la posición de almacenamiento asignado por el Auxiliar Administrativo.

Para efectos de servicios a la carga almacenaje de mercancías- del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse Capítulo 2 de COMPAS al procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga Compas Buenaventura*.

4.8.13. Porteo de la carga

Es toda la operación donde se presta el servicio de cargar y trasladar la carga contenerizada o general proveniente de un desembarque o destinada a embarcarse, desde el gancho o spreader de la grúa hacia los vehículos de transporte. Asimismo, los movimientos que vayan desde la zona de apilamiento hacia las áreas destinadas del puerto como lo son las bodegas o cualquier otra actividad de faena intermedia que corresponda para ejecutar la operación de estibar y desestibar la carga.

Para efectos de servicios a la carga –porteo de la carga- del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS del procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*.

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías

4.8.14.1. Desconsolidación

- a. En presencia de un representante del A.C.I. y el Auxiliar Operativo, un estibador hace la apertura del contenedor.
- b. El representante del A.C.I. debe identificar, describir la mercancía y entregarla al auxiliar operativo quien da instrucciones al personal de estibadores para acomodar la mercancía de forma adecuada en la estiba.
- c. En el caso que se presenten novedades a la carga, el auxiliar administrativo procede a realizar el Formato Acta de Avería de Carga.
- d. El auxiliar operativo realiza la marcación del pallet mediante la etiqueta de identificación de carga, en la cual se consigna la información de la mercancía con los siguientes datos:
 - Agente de Carga
 - Numero de Contenedor
 - Numero de BL Hijo
 - Consignatario
 - Cantidad de mercancía pallets
 - Peso del pallet

- Fecha de desconsolidación.
- e. Finalmente, se le coloca papel plástico a la carga para protegerla.
- f. El operador de montacargas lleva el pallet debidamente identificado a la báscula, en donde el auxiliar administrativo hace la captura del peso en el OP-P-008-F01 Formato para Reporte de Desconsolidación.
- g. Después de realizar la captura del peso, el Auxiliar Administrativo asigna en el sistema la posición de la carga en la estantería de acuerdo con:
- El peso de la carga: La carga almacenada en cada módulo no debe exceder de 3 toneladas.
 - Mercancía de alto valor: Debe ubicarse a partir del segundo nivel de altura hacia arriba.
 - Líquidos: Deben ubicarse “nivel de piso” primer nivel.
 - Mercancías peligrosas: Mercancías de clasificación “IMDG” deben ubicarse de acuerdo con las reglas y condiciones establecidas en el IMDG y otra reglamentación vigente.
 - Carga en estado de “abandono” o “aprehensión”: Debe ubicarse en el área asignada a este tipo de carga.

4.8.14.2. Desconsolidación y despacho de carga refrigerada

Previo a la llegada de la carga, una hora antes de su llegada, el supervisor de operaciones se asegura de que el cuarto frío se encuentre a la temperatura necesaria para conservar la carga, temperatura registrada por el cliente en el Formato Solicitud de Servicios a la Carga.

El auxiliar administrativo coordina con el Planner la ubicación de los contenedores Reefer en las bahías del ZUI R1 o R2, según programación recibida un día antes por email.

El supervisor de bodega revisa según la programación, que los números de los contenedores a desconsolidar están correctos y se encuentran ubicados en las bahías asignadas, adicionalmente verifica el estado externo del contenedor.

El supervisor de bodega espera la llegada del representante del cliente y el cliente en caso de que lo solicite. Posteriormente el auxiliar operativo en compañía del representante del cliente y la cuadrilla de trabajo realizan la desconsolidación dentro del cuarto frío del ZUI y paralelamente el supervisor coordina que el vehículo externo que se va a llevar la carga se encuentre en el Terminal enfriado previamente a la temperatura requerida. Una vez desconsolidada la carga en el cuarto frío, el auxiliar operativo coordina que el vehículo externo se ubique en la bahía asignada, y el supervisor verifica que este el vehículo y tenga la temperatura adecuada (temperatura suministrada por el cliente). Terminada la consolidación de la carga en el vehículo externo el representante del cliente cierra y sella el vehículo. Posteriormente el auxiliar operativo entrega los documentos Formato Acta de Entrega de Mercancía y Formato Acta de Avería de Carga Suelta en caso de presentarse) de la inspección al auxiliar administrativo quien aplica los eventos facturables en el sistema para el cobro del servicio prestado y solicita al

Planner vía email el traslado del contenedor Reefer vacío al patio. Adicionalmente envía un email a la línea informando que el contenedor queda a disposición.

4.8.14.3. Consolidación

Consolidación carga suelta: El proceso inicia cuando el cliente y/o la línea envía las condiciones de llenado de la mercancía mediante el Formato Solicitud Embalaje de Carga, en el cual se debe consignar el número de lote, destino, moto nave, condiciones de empapelado y condiciones específicas en el alistamiento del contenedor. Se deberá incluir formato solicitud de embalaje de carga

Posteriormente el líder de operaciones terrestres consulta en el sistema la disponibilidad de contenedores y planifica el tendido de estos. Luego coordina el personal (estibadores, operadores, policía, supervisores, auxiliares) y equipos para la realización de la operación, finalmente realiza el plan de llenado para el día siguiente.

Finalizado el proceso de llenado un estibador hace el cierre de las puertas del contenedor, inmediatamente la policía asigna e instala el sello y el auxiliar administrativo asocia el número del sello con el número del contenedor en el sistema. A continuación, se presenta la secuencia del proceso de llenado de contenedor:

Ilustración 17 Secuencia del proceso de llenado de contenedor



Fuente: SPIA S.A

4.8.14.4. Consolidación de carga suelta refrigerada

Previo a la llegada de la carga, una hora antes de su llegada, el supervisor de operaciones se asegura de que el cuarto frío se encuentre a la temperatura necesaria para conservar la carga, registrada por el cliente en el formato de solicitud de servicios a la carga. Una vez el vehículo se encuentra ubicado en la bahía R1 o R2, el supervisor inspecciona que el vehículo tenga la temperatura adecuada (temperatura suministrada por el cliente), si no tiene la temperatura adecuada se envía email a SAC para que estos se comuniquen con el cliente y sea él quien autorice el descargue.

Posteriormente el auxiliar operativo en compañía del representante del cliente y la cuadrilla de trabajo realizan el descargue dentro del cuarto frío del ZUI y paralelamente el supervisor coordina que el contenedor donde se va a consolidar la carga se conecte y se vaya enfriando a la temperatura requerida. Terminada la recepción de la mercancía el supervisor coordina el posicionamiento del contenedor Reefer en la bahía de trabajo, en caso de que la autoridad lo requiera se pone la carga a su disposición para inspección y posteriormente el auxiliar operativo en compañía del representante del cliente presencian la consolidación de la carga, el cierre y sellado del contenedor. En caso de que la autoridad detecte alguna anomalía se cancela la operación. El auxiliar administrativo solicita al Planner el traslado del contenedor al patio.

El manejo de este tipo de carga se realizará conforme a las instrucciones del cliente que deberán constar por escrito previo al inicio de la operación. En caso de que el terminal no cuente con instrucciones se procederá conforme la práctica ordinaria y el terminal no será responsable por ningún daño o reclamación por parte del usuario.

4.8.15. Cadena de frío

El Terminal cuenta con 552 plugs/enchufes para contenedores refrigerados ubicados en dos módulos del patio, denominados como D03 y E03 para mantener y controlar la cadena de frío y se pueden ampliar hasta 620 plugs / conectores.

4.8.15.1. *Procedimiento de manipulación de carga refrigerada*

Primero se realiza el ingreso por puerta, en donde un Auxiliar de Operaciones ubicado en el carril de puerta realiza el proceso de inspección al contenedor refrigerado; registrando en el sistema las averías y el sello con que arriba al puerto. Se realiza verificación de Cable alimentador de energía y clavija de conexión y Display. En caso de que alguno de estos elementos falte en una unidad vacía, se debe imputar el daño en el sistema e informar al planeador.

Para el caso de los contenedores llenos refrigerados, se corrobora que el conductor tenga la carta de temperatura, humedad, atmósfera y ventilación de la carga, la cual posteriormente será entregada por el conductor al Técnico Reefer en el sitio de descargue.

La planeación y ejecución en patio de la carga refrigerada inicia con la identificación de la cantidad de contenedores refrigerados que ingresarán al Terminal, verificando la disponibilidad de puntos de conexión.

Una vez el contenedor se encuentre en el módulo de refrigerados se procede a realizar la conexión de estos por parte del Técnico Reefer, quien realiza procesos de monitoreo de temperatura y funcionamiento de los contenedores cada 6 horas durante el tiempo de permanencia de la unidad, este rango de tiempo está definido automáticamente en el sistema dando aviso al Técnico Reefer.

La recepción de contenedores refrigerados en patio puede provenir por arribo de una motonave o por ingreso de una exportación. En caso de ser proveniente de una motonave, el procedimiento es el mismo mencionado anteriormente, sin embargo, será el Planeador quien entrega al Técnico Reefer el listado de unidades refrigeradas que serán descargadas de la motonave, las cuales deben ser constatadas al momento de llegada de la motonave; una vez las unidades sean descargadas y tarjadas, aparecerán por sistema automáticamente para que el Técnico Reefer se dirija al módulo y proceda con la conexión de estas.

Para inspecciones, consolidación, y desconsolidación de contenedores refrigerados verificar los numerales 4.8.5 y 4.8.14 del documento.

5. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del Terminal portuario

Este canal es público y está bajo la responsabilidad de la Nación. Las profundidades correspondientes serán las certificadas por DIMAR en su momento, a través de la Capitanía de Puerto. La Autoridad Marítima Nacional, en su ámbito de competencia, verificará que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales ratificados en Colombia.

DIMAR es responsable por mantener actualizadas y divulgar las cartas de navegación, la señalización del canal público y de la zona de maniobra.

Modificaciones: Cuando se ejecuten obras que modifiquen el Canal de Acceso, la zona de maniobra, su configuración, profundidad, capacidad y características, DIMAR debe informar a los Terminales y a la comunidad portuaria de dichos cambios.

La Zona de Maniobra y ciaboga en el puerto (correspondientes a la zona pública) y la zona de acceso hasta el Terminal están dragadas hasta la cota -14.5 m. El ancho disponible del canal en la zona frente a la Terminal es de 176 metros con una profundidad de 14.5 metros.

Las maniobras de acceso en la zona de puerto comienzan a la altura de la Boya 41 y la boya que demarca la entrada al estero San Antonio, a su vez en esta área se inicia la asistencia por parte de los remolcadores.

Las medidas de seguridad recomendadas más las que considere el piloto practico, Capitán del barco, la Capitanía de Puerto y DIMAR son: tener amarrados los remolcadores al barco antes de ingresar al canal propio del Terminal de acuerdo con el criterio y necesidades del Capitán y piloto practico, mantener la velocidad de seguridad recomendada por la DIMAR y estudios de maniobrabilidad, verificar que las grúas tengan el boom levantado y en posiciones seguras en el muelle.

5.1.2 Maniobra de atraque

Atraque babor al muelle. Maniobra ciando

La maniobra comienza frente al Muelle Turístico, generalmente 1 hora y 30 minutos antes de la pleamar (HW-1.50h) con el buque navegando avante a unos 4-5 nudos con rumbo 5°. La maniobra comienza con los dos remolcadores conectados en amura de estribor y popa (espejo de estribor), a demanda del Práctico, listos para asistir al buque. El buque reduce su velocidad, hasta quedar completamente parado en la dársena pública con la proa frente a la boya 49, para comenzar el reviro de manera controlada.

Se revira con ayuda de los remolcadores y la hélice de maniobra (en el caso del buque portacontenedores). Se mantiene la proa entre la boya 49 y la boya R 44, mientras la popa se lleva hacia babor hasta que el buque se orienta al 144°, para adentrarse (navegando atrás) en el canal de acceso a SPIA lo más paralelo posible al muelle. Durante estas maniobras, se guardan distancias de 40 m al buque atracado en el Muelle 1 (SPB) y el par de boyas V 43 y R 44 que delimitan el canal de acceso a la Terminal de SPIA.

Una vez que el buque supera el par de boyas V 43 y R 44, se alcanza rumbo aproximado 130°, situándose paralelo al muelle y manteniéndose dentro de los límites del canal, a distancia de la boya V 45. El buque navega cuando centrado en el espacio disponible a unos 3.0 nudos como referencia. Se mantiene el control con ayuda de los remolcadores y alternando toques de mínima atrás y máquina parada, ayudado además por la hélice de proa en el caso del buque portacontenedores.

Teniendo en cuenta el nivel de ocupación máximo de los atraques, en las maniobras de acceso del buque granelero éste se mantiene a distancia del buque atracado en el Muelle de Contenedores. Para ello, se sitúa centrado entre el buque atracado y el límite del canal.

Los remolcadores controlan el buque especialmente en la fase crítica de la maniobra, que coincide con el tránsito atrás.

En el caso del granelero de 225 m, la maniobra se da por finalizada una vez se supera el buque atracado en el Muelle de Contenedores y se aproxima a baja velocidad para atracar en el Muelle de Graneles. Las maniobras del portacontenedores de 367 m finalizan una vez que la proa supera el extremo del muelle y comienza la aproximación a las defensas a baja velocidad.

La duración de la maniobra de entrada babor al muelle desde la posición de inicio (boyas 42) hasta la Terminal de Contenedores o la Terminal de Graneles oscila, como referencia, entre 25 y 35 minutos.

Atrake babor al muelle. Maniobra directa:

La maniobra comienza frente al Muelle Turístico, generalmente 1 hora antes de la pleamar (HW-1.0h) Al inicio el buque navega avante a unos 4-5 nudos con rumbo 5°. La maniobra comienza con los remolcadores firmes en amura de babor y popa (espejo de babor) listos para asistir al buque. Se reduce la velocidad parando máquina y realiza un ligero cambio de rumbo a babor para ingresar en el canal de acceso a SPIA, manteniendo una velocidad de 3 nudos con rumbo 315°.

Con esta velocidad navega controlado dentro de los límites del canal al rumbo deseado utilizando máquina y timón. En esta fase de tránsito no es necesaria la asistencia de remolcadores para mantener el control, aunque sí acompañan durante el mismo.

Una vez que el buque ingresa en el canal de SPIA, los remolcadores aguantan la caída a babor. Tal y como se explicó anteriormente, en el caso del granelero se mantiene distancia al buque atracado (367x48.2 m), accediendo centrado entre el buque atracado y el límite del canal disponible. En el caso del portacontenedores, el buque ingresa en el canal directamente centrado.

En efecto del viento y la corriente se compensa adecuadamente en todas las fases de la maniobra. En la fase de aproximación a puerto el viento incide por la aleta de babor, y una vez hecho el giro para ingresar en el canal de SPIA pasa a afectar con mayor componente de través por la aleta de babor. La corriente analizada es por lo general llenante y alineada con el canal, aunque en el caso concreto de la maniobra 30 es cercana a máxima vaciante.

La maniobra del granelero de 225 m se da por finalizada una vez que supera el buque atracado en el Muelle de Contenedores y se aproxima al Muelle de Graneles a baja velocidad. El portacontenedores de 367 m finaliza la maniobra una vez la popa supera el extremo del muelle y procede a la aproximación a las defensas.

El tiempo de referencia transcurrido en las maniobras de entrada estribor al muelle desde la posición de inicio (boyas 42) hasta la Terminal de Contenedores o la Terminal de Graneles oscila entre 25 y 30 minutos.

Salida directa babor al muelle:

La maniobra comienza con el buque atracado babor al muelle y libre de cabos. El nivel de agua y la corriente son generalmente los correspondientes a dos horas antes de la Pleamar (HW-2.0 h). Los remolcadores, firmes en la aleta y amura de estribor, separan el buque de las defensas paralelamente al muelle en dirección al centro del canal disponible. En el caso del portacontenedores se ayuda además de la hélice de proa. A continuación, modifica su rumbo para dirigirse al centro de la dársena pública y enfilar el canal de acceso a Buenaventura.

Una vez el buque separado y situado en el canal, gana velocidad. El buque granelero toma de referencia la posición de la boya V 45 y el buque atracado en el Muelle de Contenedores de SPIA para navegar centrado en el espacio disponible. Por su parte, el buque portacontenedores toma de referencia el par de boyas V 43 y R 44. En esta fase de tránsito los remolcadores acompañan sin prestar asistencia.

Justo antes de que la proa alcance la boya R-44, se realiza un giro a estribor para alcanzar un rumbo 185° entre las boyas V 43 y amarilla 49. Los remolcadores y el uso de la hélice de proa, en el caso del buque portacontenedores, le permiten mantenerse controlado en todo momento y compensar el efecto de viento y corriente (vaciente).

A continuación, accede al canal público ganando velocidad hasta unos 5 nudos. Una vez navega controlado, los remolcadores largan sus cabos y se da por finalizada la simulación.

El tiempo transcurrido en las maniobras de salida babor al muelle desde la posición de inicio en el atraque hasta el Muelle 1 de SPB oscila entre 15 y 20 minutos como referencia.

Salida ciando estribor al muelle:

La maniobra comienza con el buque atracado estribor al muelle, libre de cabos y con los remolcadores firmes en aleta y amura de babor. Desde esta posición se separa de las defensas en dirección al centro del canal disponible. A continuación se dirige ciando hacia la dársena pública, modificando el rumbo progresivamente.

El buque se mantiene controlado navegando atrás a velocidades de 2.5-3.0 nudos y con 2-3 toques de máquina. La formación de remolque controla el buque en esta fase de tránsito atrás.

Se revira fijando la popa en el espacio entre las boyas R-44 y 49. Una vez alcanza rumbo cercano al 185° arranca la máquina avante y comienza a ganar velocidad para dirigirse hacia el canal público. El tránsito frente a SPB se realiza a baja velocidad manteniendo distancias al buque atracado en el Muelle 1.

Terminado el reviro accede al canal público ganando velocidad hasta unos 5 nudos. Una vez navega controlado, los remolcadores largan sus cabos y se da por finalizada la maniobra

El tiempo transcurrido en las maniobras de salida estribor al muelle desde la posición de inicio en el atraque hasta el Muelle 1 de SPB oscila entre 25 y 30 minutos como referencia.

Atraque babor al muelle. Maniobra ciando (Con buque de 366 m atracado en el muelle opuesto)

La maniobra comienza frente al Muelle Turístico, aproximadamente una hora y treinta minutos antes de la pleamar, con el buque navegando avante a una velocidad de 4 a 5 nudos y rumbo cercano a 5°.

El buque avanza con dos remolcadores conectados en popa y uno en proa, listos para asistir a solicitud del Práctico. A medida que se aproxima a la dársena de acceso, reduce su velocidad hasta quedar detenido frente a la boya 49, punto desde el cual se inicia el reviro controlado para ingresar de popa al canal de SPIA.

El giro se realiza con el apoyo coordinado de los remolcadores y, en el caso de portacontenedores, con asistencia de hélice de proa. Se mantiene la proa entre las boyas 49 y R 44, mientras la popa avanza hacia babor hasta alcanzar una orientación aproximada de 144°, permitiendo al buque retroceder dentro del canal y alinearse lo más paralelo posible al muelle. Durante esta etapa se conserva una distancia de 40 metros respecto al buque atracado en el muelle opuesto y se navega dentro del eje delimitado por las boyas V 43 y R 44, que marcan la entrada a la Terminal.

Una vez que la popa supera el par de boyas V43 y R44, el buque alcanza un rumbo de 130°, situándose paralelo al muelle y manteniéndose dentro de los límites del canal, a una distancia segura de la boya V45.

El buque avanza cando (de popa) centrado en el canal con velocidad de 3 nudos sobre el fondo, alternando toques de mínima máquina atrás y apoyándose en los remolcadores para conservar alineación y control lateral.

Debido a la presencia del buque atracado en el muelle opuesto, se mantiene el buque centrado entre el casco atracado y el límite del canal, evitando interferencias durante la aproximación.

La maniobra finaliza cuando la popa se aproxima lentamente a las defensas, reduciendo progresivamente la velocidad hasta quedar sin arrancada.

Duración estimada: entre 25 y 35 minutos, dependiendo de la corriente y el viento.

Zarpe babor del muelle. Maniobra de salida (Con buque de 366 m atracado en el muelle opuesto)

El desatraque inicia con el buque paralelo al muelle y los tres remolcadores conectados (dos en popa y uno en proa). A la orden del práctico, los remolcadores de popa aplican tracción lateral hacia babor (40–50 t) para despegar el costado del muelle.

A medida que la popa se separa y la corriente de reflujo comienza a actuar sobre el costado, el remolcador de proa tira a estribor para inducir rotación hacia babor.

Con una manga y media libre, el remolcador de popa pasa a tiro en línea para generar movimiento atrás y mantener control de la popa durante el reviro.

El buque gira hasta alcanzar rumbo 225°, momento en que inicia la salida por el canal de acceso.

El práctico mantiene el eje de salida centrado, asistido por el remolcador de proa para controlar la proa ante el efecto de la corriente de reflujo.

Una vez alineado con el canal, se ordena máquina avante mínima y los remolcadores permanecen en línea tensa para correcciones laterales. Durante la maniobra se conserva una separación mínima de 50 metros respecto al buque atracado y una holgura lateral de 20–25 metros con el borde del canal.

El desatraque se considera completado cuando el buque supera el extremo del muelle y se alinea con el canal exterior.

Duración estimada: entre 20 y 30 minutos.

Atraque estribor al muelle. Maniobra directa (Con buque de 366 m atracado en el muelle opuesto)

La maniobra comienza frente al Muelle Turístico, con el buque navegando avante a 4–5 nudos y rumbo 5°, aproximadamente una hora antes de la pleamar.

El buque entra al canal con tres remolcadores amarrados (uno en proa y dos en popa) listos para actuar a la orden del práctico. Durante la aproximación, el buque se mantiene centrado en el canal utilizando mínimos ajustes de máquina para conservar velocidad y aprovechar la corriente de reflujo que mantiene la proa estable.

Al aproximarse al muelle extendido, se ordena reducir a Dead Slow Ahead; el remolcador de popa aplica tiro lateral a estribor y el de proa mantiene tensión a babor, controlando la deriva transversal. La rotación final se ejecuta cuando el buque está a una manga de separación del muelle, utilizando empuje combinado de los remolcadores de popa.

El buque queda paralelo al muelle y se aproxima lentamente, manteniendo asistencia constante de los remolcadores de proa y popa para controlar posición y velocidad residual.

Durante la maniobra, se conserva separación mínima de 50 metros respecto al buque atracado en el muelle opuesto, asegurando operación simultánea sin interferencias. El atraque se completa con velocidad residual inferior a 0,5 nudos, finalizando con la colocación de las amarras principales.

Duración estimada: entre 25 y 30 minutos, desde la boya 49 hasta contacto con defensas.

Zarpe estribor del muelle. Maniobra de salida. (Con buque de 366 m atracado en el muelle opuesto)

El buque inicia la maniobra paralelo al muelle con los remolcadores conectados: uno en proa y dos en popa.

Los remolcadores de popa aplican tracción combinada hacia babor (45–60 toneladas) para despegar el costado y comenzar la rotación.

Una vez liberado el casco, el remolcador de proa mantiene tiro a babor para controlar la proa durante la evolución. Cuando el buque despeja completamente el muelle, el remolcador de popa pasa a tiro en línea, generando sternway controlado (movimiento atrás).

El giro continúa aprovechando la geometría curvada del canal y la corriente de reflujo, que favorecen la rotación natural a babor. Cuando el buque alcanza rumbo 225°, se estabiliza y se ordena Slow Ahead, utilizando la hélice principal y el timón para alinear la derrota con el eje del canal.

Durante toda la maniobra se mantiene una separación mínima de 50 metros con el buque de 366 m atracado y 25 metros con el borde del canal. El zarpe se da por finalizado una vez superado el extremo norte del muelle y alineado con el canal exterior.

Duración estimada: entre 25 y 35 minutos, dependiendo de las condiciones ambientales.

En cualquier caso, se aplicarán las medidas de seguridad recomendadas más las que considere el piloto practico, Capitán del barco, la Capitanía de puerto y DIMAR son: tener amarrados los remolcadores al barco antes de atracar en el Terminal de acuerdo con el criterio y necesidades del Capitán y piloto practico, mantener la velocidad de seguridad recomendada por la DIMAR y estudios de maniobrabilidad, verificar que las grúas tengan el boom levantado y en posiciones seguras en el muelle, el Capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

Para efectos de protocolos en la Maniobra de atraque del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*; y al procedimiento *Atraque, Zarpe y Cambio de Muelle Compas Buenaventura* en el Capítulo 2.

5.2. Maniobra de amarre

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

Procedimiento específico para Trenes de Remolque y Artefactos Navales:

Para la atención de Trenes de Remolque (conjunto de remolcador y barcaza/artefacto naval), el Terminal asignará la posición de atraque considerando la eslora total combinada (LOA) del convoy, o la eslora individual del artefacto naval si este se desatraca del remolcador principal.

Condiciones de Atraque: El artefacto naval (barcaza) deberá contar con los elementos de amarre y defensa suficientes para garantizar su posición segura en el muelle. Si el artefacto carece de propulsión propia, deberá ser asistido permanentemente por su remolcador o por los remolcadores de puerto designados hasta asegurar su atraque.

Prelación: Estos convoyes estarán sujetos a las mismas reglas de anuncio y prioridad que las naves autopropulsadas, salvo en casos de operación simultánea donde se priorizará la seguridad de la maniobra de buques mayores en la dársena.

Operador de Amarre: Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones del Terminal, incluyendo buques mercantes, remolcadores, barcasas y artefactos navales, el amarre o desamarre en muelle deberá ser efectuado exclusivamente por un operador portuario autorizado y registrado ante el Terminal. Este servicio será contratado por el armador o su representante para garantizar la seguridad en las operaciones.

Para efectos de protocolos detallados en la maniobra del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS del procedimiento "Atrake, Zarpe y Cambio de Muelle Compas Buenaventura".

5.2.1. Maniobra de zarpe

La maniobra de zarpe se inicia con el buque atracado en la Terminal y se extiende hasta la boya de San Antonio e igualmente existen dos opciones:

- a. La Maniobra directa (atraque babor al muelle) con el buque paralelo al muelle con la proa hacia el SE y a distancia de muelles y costados de los buques atracados, se arranca la máquina mínima avante para dirigirse hacia la dársena. El paso hasta la zona de maniobra se realiza manteniendo distancia a los buques atracados o al muelle. Se comienza a girar a estribor para enfilar el centro del canal con ayuda de los remolcadores y hélices de maniobra.
- b. Las Maniobras con reviro (atraque estribor al muelle) al iniciar la maniobra con el buque atracado estribor al muelle, proa adentro, una vez separado de las defensas y a distancia del costado de los buques atracados a muelle, se inicia la navegación atrás controlado con los remolcadores y los medios auxiliares disponibles (hélices de maniobra) hasta alcanzar el centro de la dársena para iniciar el reviro a babor con remolcadores, aproximadamente con la proa a la altura de la boya 43 o a criterios de seguridad del Capitán y piloto practico. Se para la caída atrás al tiempo que arranca la máquina avante para ir girando y cogiendo velocidad avante para enfilar el centro del Canal de Acceso. Los remolcadores se desconectan una vez enfilado el Canal de Acceso y el buque va ganando control.
- c. Las medidas de seguridad recomendadas más las que considere el piloto practico, Capitán del barco, la Capitanía de puerto y DIMAR son: tener amarrados los remolcadores al barco antes de zarpar del Terminal de acuerdo con el criterio y necesidades del Capitán y piloto practico, mantener la velocidad de seguridad recomendada por la DIMAR y estudios de maniobrabilidad, verificar que las grúas tengan el boom levantado y en posiciones seguras en el muelle, el Capitán deberá definir el esquema de desamarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

Para efectos de protocolos en la Maniobra de zarpe del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse Capítulo 2 de COMPAS del procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*; y al procedimiento *Atrake, Zarpe y Cambio de Muelle Compas Buenaventura*.

5.2.2. Maniobra de reviro

Las maniobras de reviro se encuentran estipuladas en los numerales 5.1.2 y 5.2.1.

5.2.3. Maniobra de fondeo

Teniendo en cuenta que la maniobra de fondeo procede por fuera del área acuática del Terminal, esta maniobra depende del capitán de la nave y del piloto práctico por lo que no se cuenta con este documento y debe regirse bajo las normas y requisitos expuestos por la Capitanía de Puerto, DIMAR y autoridades competentes.

Para efectos de maniobras de fondeo del operador portuario Compas Buenaventura, se tendrá en cuenta lo siguiente:

En caso de presentarse la necesidad de fondear una motonave, se evalúa el rendimiento para determinar si la maniobra debe ser asumida por el importador, armador o agente marítimo, si la necesidad es del Terminal esta maniobra es asumida por Compas, la cual programara empresa de pilotos y empresa de remolcadores.

Una vez inicie la maniobra de fondeo la responsabilidad de llevarla a cabo de manera segura es del Capitán del barco.

5.3. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del Terminal

Los amarradores se distribuyen en la proa y en la popa, de acuerdo con las instrucciones del Piloto Práctico o Capitán de la nave y a las condiciones de la maniobra en particular. Cada grupo debe tener un funcionario líder que reciba instrucciones, las transmita a los demás y supervise el servicio. Es necesario que el personal del servicio se encuentre en su puesto y listos para maniobrar desde el mismo momento en que el Piloto Práctico aborde la nave para la maniobra de desatraque o en caso de maniobra de atraque, desde que el barco está en la zona de maniobra del Terminal.

El personal que asista a realizar la operación debe traer todos los elementos de seguridad exigidos por el Terminal. La maniobra o el servicio no termina hasta que el Piloto Practico imparta la autorización de retirarse. En caso de que sea necesario realizar algún cambio en el amarre, los operarios del servicio de amarre o desamarre deben estar disponibles. El atraque o desatraque son maniobras que deben ser realizadas por un equipo del cual hacen parte el Supervisor de Operaciones de la Terminal, el Capitán de la Nave, el Piloto Practico, los Remolcadores, la tripulación de la nave y los amarradores.

El capitán del buque y piloto practico deben consultar al Terminal las distancias aproximadas a otras embarcaciones y grúas.

El Capitán y piloto practico deberán manejar su esquema de amarre y secuencia de desamarre, verificando la cantidad de amarras a poner, cantidad de estas y permanentemente revisar su tensión durante las maniobras y más aún cuando empiezan los cambios de marea.

El Capitán y piloto practico deberán informar antes, durante y después de la maniobra sobre cualquier obstáculo que tengan para realizar la operación en condiciones seguras.

5.3.1. Distancia de seguridad entre buques:

Para la determinación de la posición de atraque, se establecen los siguientes criterios mandatorios que prevalecen sobre recomendaciones generales:

1. **Distancia de Aproximación:** Durante la maniobra de atraque con asistencia de remolcadores, se buscará mantener las distancias recomendadas internacionalmente para garantizar la seguridad dinámica.
2. **Distancia Mínima Operativa (Static Clearance):** Una vez el buque se encuentra atracado y asegurado en bitas, la distancia mínima de seguridad entre la popa/proa del buque y la de un buque adyacente podrá ser de **hasta 30 metros**.

Tabla 5 Distancia de Seguridad entre Buques (ROM 3.1 – “Configuración Marítima del Puerto”)

El criterio de separación longitudinal entre buques atracados se fundamenta en la ROM 3.1 – Configuración Marítima del Puerto (Puertos del Estado), la cual establece distancias de referencia “ l_0 ” entre buques en la misma alineación, en función de la eslora del buque mayor, como criterio de diseño y seguridad.

ESQUEMA REPRESENTATIVO DEL MUELLE	Valores de las variables en función de la eslora total (L en m.) del barco mayor que afecta a la determinación de la dimensión analizada.				
	Mayor de 300	300 – 201	200 -151	150 - 100	Menor de 100
Distancia “ l_0 ” entre barcos atracados en la misma alineación (m) 	30	25	20	25	10

Fuente: SPIA S.A

Los amarradores deberán cumplir correctamente con sus EPP y su chaleco salvavidas, de acuerdo con la siguiente ilustración.

Ilustración Correcto Uso de EPP por los Amarradores



Fuente: SPIA S.A

5.4. Protocolo de zarpe de emergencia

El Terminal podrá solicitar el zarpe de naves atracadas en caso de activación del plan de emergencia.

Para tal fin las embarcaciones atracadas deberán estar en las condiciones para zarpe de emergencia, por tal razón deberán informar previamente, para autorización expresa del Terminal y de la Autoridad Marítima, cualquier reparación o trabajo de mantenimiento que afecte la navegabilidad de la embarcación.

Adicionalmente se tendrá en cuenta lo estipulado en el plan de respuesta a emergencias y contingencias del Terminal adjunto al presente reglamento donde se encuentra el protocolo de acción.

5.4.1. Zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)

Puerto de Aguadulce (SPIA) cuenta con un plan para control de emergencias y un procedimiento operativo normalizado para el zarpe de motonaves en caso de emergencias el cual se aplicaría en caso de alguna eventualidad al momento de una maniobra en muelle como atraque o zarpe. De ser necesario el zarpe de la nave a zona de fondeo por emergencia esta se realizará en coordinación con el Capitán de la nave, la agencia marítima, la DIMAR y al Terminal marítimo. El Terminal notificará a su aseguradora y solicitará a la agencia marítima y al armador avise a los representantes de las compañías aseguradoras de casco & maquinaria o del P&I del buque para que se hagan presentes y se adopten las medidas de prevención y de reacción que permitan atender el incidente acorde a las normas de seguridad marítima y portuaria, buscando minimizar o atenuar el impacto de este.

Tabla 6 Plan para control de emergencias y un procedimiento operativo normalizado para el zarpe de motonaves

OBJETIVO	Brindar apoyo adecuado cuando se presenten emergencias a bordo de Motonaves y/o emergencias en la instalación portuaria, que pueda afectar las motonaves, con el fin de atenderlas de manera oportuna garantizando su zarpe y así evitar daños al personal, al medio ambiente, a la MN o a la carga, si el capitán u oficiales del buque lo considera necesario.
ALCANCE	Este procedimiento aplica para todas las instalaciones de Puerto Aguadulce y el Operador portuario COMPAS Buenaventura.
RESPONSABLE	Capitanes de M/N, Planeador de Buques, Gerente de Operaciones, Líder HSE, Gerente de Seguridad Física
ALARMA	En caso de que ocurra una emergencia estando la nave atracada, y sea necesario suspender inmediatamente las operaciones, el buque deberá hacer la siguiente señal, que indica peligro y necesidad de ayuda: Grupos de cinco (5) pitadas cortas hasta llamar la atención. En caso de que ocurra una emergencia en la Instalación portuaria, estando la nave atracada, y sea necesario suspender las operaciones, la instalación portuaria deberá activar sus alarmas en el muelle y establecer comunicación con el capitán u oficiales del buque. El personal de Operaciones o el personal de Vigilancia que se encuentren presentes en el área se comunicarán por radio o vía telefónica al CENTRO DE CONTROL – Planeador de buques.
RESPUESTA INTERNA	El planeador de buque en turno al sonar el Teléfono de Emergencia contestará de inmediato al igual que si recibe el mensaje por radio y deberá: • Identificar a la persona que llama, el lugar y/o MN en la que ocurre la emergencia. • Avisar a Brigada de emergencia, Analista HSE, Superintendente de Operaciones, Gerente de Operaciones, Supervisor de seguridad física
RECURSOS	Extintores multipropósito, Red contraincendios, Sistema de detección de incendios, camillas rígidas, camillas, botiquines de primeros auxilios. CEM.
ACCIONES PARA CONTROLAR LA EMERGENCIA	ANTES 1. Verificar que se apliquen los controles operacionales necesarios y de manera adecuada.

	Una vez se ha dado la alerta por emergencia a bordo o una emergencia en el terminal que afecte una motonave se debe proceder de la siguiente manera: DURANTE 1. Señales de incendio: • En todo momento en que el buque se encuentre en el terminal estará tripulado y equipado de modo que siempre haya un miembro responsable de la tripulación, que pueda recibir de inmediato y en el acto cualquier señal inicial de alarma de incendio. • Al detectar un conato de incendio, debe hacerse acudir a la tripulación mediante el dispositivo de alarma especial de la nave, el cual deberá poder ser accionado desde el puente de la nave o desde un puesto de control contra incendios. De inmediato deberán darse las señales de emergencia mediante las cinco (5) pitadas cortas, y comunicar a través del guarda de seguridad del aproche, a la central de comunicaciones. 2. Procedimiento contra incendio: • La tripulación de la nave, mientras se encuentra ésta en el terminal, tiene la responsabilidad de combatir el fuego a bordo. El Terminal Marítimo se unirá en la medida de sus posibilidades, a los esfuerzos para combatir el fuego a bordo de la nave, utilizando sus equipos disponibles. En caso de ocurrir una emergencia, el Terminal Marítimo, se reserva el derecho de tomar todas las medidas que crea convenientes o necesarias para combatir los incendios a bordo de las naves, a fin de garantizar la mayor seguridad del terminal, aún si no se lo pide el capitán u oficiales de la nave. 3. Primeros auxilios: • En caso de gravedad la Naviera o Agente Marítimo en coordinación con Puerto Aguadulce y/o operador portuario Compas Buenaventura proveerá dentro de sus disponibilidades, el traslado del paciente a la clínica Santa Sofía en Buenaventura. Responsabilidad De conformidad con las normas vigentes en materia de responsabilidad, el Armador de todo el buque que arribe al Puerto Aguadulce/ Operador portuario COMPAS Buenaventura, su capitán y su Agente marítimo en Colombia, responderán solidariamente frente a Puerto Aguadulce, y frente a terceras personas en los siguientes casos: - Daño o avería causado a las instalaciones del terminal, incluyendo sus ayudas de navegación, piñas, muelles y equipos terrestres y flotantes. - Daño o avería causados a los elementos de las personas que prestan servicios en el Terminal o laboran en el mismo.
--	---

	- Remoción de los restos de una nave que haya naufragado. - Servicios portuarios y especialmente todo gasto o costo originado por la entrada, estadía y zarpe de la nave. - Lesiones causadas a personas al servicio del Terminal, y los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento. - Lesiones causadas a terceros y de los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento. - Pérdidas o daños causados a otras naves o, artefactos navales. - De todo otro acto o evento vinculado al arribo, estadía, labores y zarpe de la nave. Después -Terminada y controlada la emergencia el grupo operativo deberá coordinar las siguientes labores: - Criterios de limpieza teniendo en cuenta la mínima afectación al medio ambiente. - Programa de monitoreo, de ser necesario se debe incluir el monitoreo ambiental. - Disposición final de los residuos que se generen de la emergencia de acuerdo con el sitio asignado. - Procedimiento de investigación de causas. - Reporte final. - Procedimiento de evaluación del Plan.
LIDER DE LA EMERGENCIA	Planeador de Buques, Coordinador de Brigada, Supervisor de Seguridad Física, Superintendente de Operaciones
APOYO EXTERNO	Agente Marítimo Capitanía de Puerto Bomberos Distritales
SERVICIOS DE APOYO INTERNO	Brigada de Emergencias. Vigilancia. Centro Medico
PUESTO DE MANDO UNIFICADO	El PMU estará ubicado dentro de la zona de atención, pero fuera del área de impacto, es decir estará ubicado de tal forma que tenga una visión clara de lo que está ocurriendo, sin estar expuesto.

Fuente: SPIA S.A

Protocolo de emergencias con respecto al barco está relacionado en el protocolo para atender emergencias y contingencias. 5.30.

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

El control de tránsito de embarcaciones sobre los canales públicos de navegación es responsabilidad de la Autoridad Marítima DIMAR.

Para el caso del canal de ingreso al área de maniobras del Terminal, 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 actuales de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, 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 boya de mar.

5.6. Protocolo para apertura de bodegas

5.6.1. Apertura de bodegas de buque (Tapas y Pontones)

- a. Una vez recibida la orden de la apertura de la bodega por parte del Dispatcher, el Planista - Portalonero deberá identificar la tapa que será descargada y procederá a informar al operador OQC la maniobra a realizar.
- b. El Planista - Portalonero deberá verificar que la Tapa a descargar se encuentre desasegurada, en caso de estar asegurada, se le solicitará a la tripulación del buque que retire los seguros de las Tapas (hatch cover locking pins).

Ilustración 20 Hatch cover locking pins



Fuente: SPIA

- c. Es necesario que exista una coordinación previa con la tripulación de la motonave para establecer la secuencia de trabajo y se tenga claridad sobre la ejecución de la operación.
- d. El Planista - Portalonero se apoyará en el estibador para verificar las cantoneras por donde será izada la tapa e informar cualquier novedad al Planista - Portalonero, es necesario que las cantoneras se encuentren en buen estado y libres de cualquier elemento extraño.

Ilustración 21 Verificación cantoneras para izaje de las tapas



Fuente: SPIA S.A

- e. Antes de iniciar la maniobra de izaje, el Planista – Portalonero deberá verificar que la tapa se encuentre libre de elementos salientes (tensores, barras de trincado, contenedores etc.) y completamente despejada de objetos que puedan desprenderse y generar un accidente (tales como Twistlocks, varillas de trinca y demás herramientas usadas para el destrincado de las bahías).

Ilustración 22 Verificación de tapas



Fuente: SPIA S.A

- f. El Planista - Portalonero designará un estibador como Portalonero alternativo, quien se ubicará en el lado opuesto y garantizará una mejor cobertura visual, este deberá informar al Planista - Portalonero cualquier novedad.

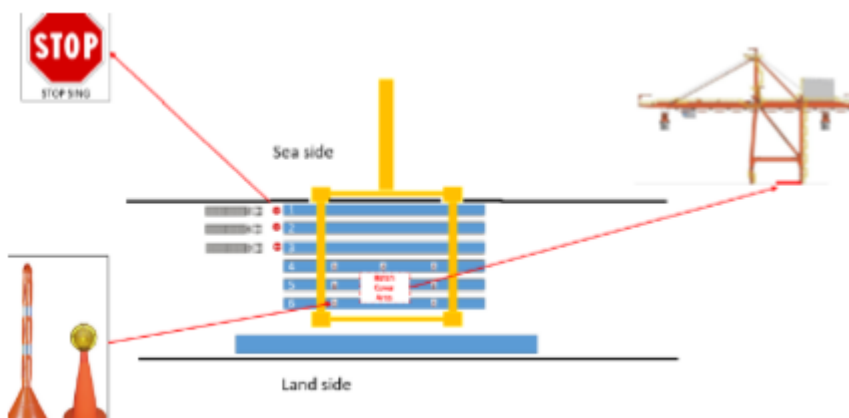
Ilustración 23 Verificación de tapas con el portalonero



Fuente: SPIA S.A

- g. El Planista - Portalonero informará al OQC que puede asegurar la tapa, es necesario verificar que la grúa se asegure a los puntos de izaje de manera apropiada (Los Twistlocks del spreader deberán quedar asegurados apropiadamente en las 4 cantoneras de la tapa).
- h. En el aproche el Supervisor de buque deberá asignar el área donde será descargada la tapa (previa coordinación con Operaciones y el OQC) e informar al Auxiliar operativo.
- i. El Auxiliar operativo deberá verificar que las áreas designadas para el descargue de las tapas se encuentren libres y aptas para la recepción.
- j. Los estibadores procederán a parar el tráfico bajo la grúa y delimitar el área donde será ubicada la tapa, deben garantizar que durante la maniobra de izaje no exista tráfico de ningún tipo bajo la tapa.

Ilustración 24 Protocolo de seguridad tapas en muelle



Fuente: SPIA S.A

- k. Una vez se realicen los puntos anteriores se procederá a iniciar la maniobra de izaje, se requiere que todo el personal se encuentre atento y listo para resolver cualquier eventualidad, por tal motivo deben de ser informados vía radio.
- l. El auxiliar operativo es el encargado de guiar al OQC en la maniobra de cargue de la tapa, se deberá tener en cuenta los siguientes puntos:
 - Activar la alarma de advertencia de la grúa.
 - No debe de haber personal sobre la tapa al momento del izaje.
 - El área de desplazamiento debe de estar libre de objetos y de personal.
 - Informar al OQC cuando la tapa se encuentre a la altura adecuada y pueda realizar el movimiento hacia el buque (Trolley).
- m. El auxiliar operativo realizará estricto seguimiento y control de los movimientos que sufra la tapa una vez sea izada, es importante identificar las diferentes fuerzas o situaciones operacionales que pueden afectar la maniobra (viento, escora del buque).
- n. Una vez la tapa sobrepase la borda del buque, el auxiliar operativo será el encargado de guiar al OQC en la maniobra.
- o. El auxiliar operativo le dará la orden de detener el movimiento hacia muelle (Trolley) al OQC, una vez la tapa se encuentre alineada con la posición de descargue.
- p. Posteriormente se procederá a descargar la tapa en el aproche, el auxiliar operativo debe garantizar que no exista tráfico o personal bajo la carga.
- q. A pesar de los sensores de altura con los cuales cuenta el spreader QC, es necesario que el auxiliar operativo informe al OQC la distancia a la cual se encuentra la tapa con respecto al muelle.
- r. En caso de descargar una segunda tapa, se deberá realizar de igual forma los puntos anteriormente nombrados, el auxiliar operativo se asegurará que las tapas subsiguientes sean descargadas sobre las cantoneras superiores de la tapa descargada inicialmente.
- s. Los Estibadores en el aproche deberán verificar y reajustar la señalización del área en caso de que se necesite, los conos deben de ser instalados a los extremos de la tapa (Aproximadamente a 50 cm de la misma), de ser necesario se ubicará un cono extra en la zona intermedia teniendo en cuenta los requerimientos anteriormente mencionados.

5.6.2. Cierre de bodegas de buque

- a. Una vez recibida la orden de cerrar la bodega por parte del *Dispatcher*, el auxiliar operativo deberá identificar la tapa que será cargada y procederá a informar al operador OQC la maniobra a realizar.
- b. Antes de iniciar la maniobra de izaje, se debe verificar nuevamente que la tapa se encuentre completamente despejada de objetos que puedan desprenderse y generar un accidente tales como Twistlocks, varillas de trinca,
- c. Los estibadores procederán a parar el tráfico bajo la grúa, garantiza que durante la maniobra de izaje no exista tráfico de ningún tipo bajo la tapa
- d. El planista - portalonero deberá verificar que los seguros de las Tapas (Hatch Cover Locking Pins) se encuentre desasegurados, es necesario que exista una coordinación previa con la tripulación de la motonave para establecer la secuencia de trabajo y se tenga claridad sobre la ejecución de la operación.
- e. El auxiliar operativo informará al Operador de la QC que puede proceder a asegurar la tapa, es necesario verificar que la grúa se asegure a los puntos de izaje de manera apropiada (Los Twistlocks del spreader deberán quedar asegurados apropiadamente en las 4 cantoneras de las tapas. Esto solo es posible si no hay más tapas sobre esta).
- f. El auxiliar operativo le solicitará al funcionario de la policía que se encuentre a cargo de la operación la inspección y verificación de las tapas (Las tapas no pueden ser cargadas sin esta inspección previa).
- g. El planista - portalonero designará un estibador como portalonero alternativo, quien se ubicará en el lado opuesto y garantizará una mejor cobertura visual, este deberá informar al planista - portalonero cualquier novedad
- h. El planista - portalonero deberá verificar que las áreas de descargue de las tapas se encuentren libres y aptas para la recepción.
- i. Una vez se realicen los puntos anteriores se procederá a dar inicio a la maniobra de izaje, se requiere que todo el personal se encuentre atento y listo para resolver cualquier eventualidad, por tal motivo deben de ser informados vía radio UHF.
- j. El auxiliar operativo es el encargado de guiar al OQC en la maniobra de cargue de la tapa, se deberá tener en cuenta los siguientes puntos:
 - Activar la alarma de advertencia de la grúa.
 - No debe de haber personal sobre la tapa al momento del izaje.
 - El área de desplazamiento debes de estar libre de objetos y de personal.
 - Informar al OQC cuando la tapa se encuentre a la altura adecuada y pueda realizar el movimiento hacia el buque (Trolley).
- k. El Tarjador realizará estricto seguimiento y control de los movimientos que sufra la tapa una vez sea izada, es importante identificar las diferentes fuerzas o situaciones operacionales que pueden afectar la maniobra (viento, escora del buque).
- l. El planista - portalonero le dará la orden de detener el movimiento hacia el buque (Trolley) al OQC, una vez la tapa se encuentre alineada con el punto de cierre.

- m. Posteriormente se procederá a descargar la tapa sobre la bodega, el planista - portalonero debe garantizar que no exista tráfico o personal bajo la tapa, a su vez el portalonero alterno hará seguimiento a la maniobra e informara cualquier novedad.
- n. A pesar de los sensores de altura con los cuales cuenta el spreader QC, es necesario que el planista - portalonero informe al OQC la distancia a la cual se encuentra la tapa con referencia al punto de cierre, el OQC deberá pasar a la mínima velocidad cuando se encuentre aproximadamente a 2m de la bodega.
- o. Es necesario que la tapa asiente apropiadamente en las celdas guías de las tapas (Hatch Cover cell guide).
- p. Una vez sea descargada la tapa sobre las bodegas, se procederá a coordinar con la tripulación del buque para que efectúe el cierre y bloqueo de estas.

Para efectos de protocolos para Apertura de bodegas del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse Capítulo 2 de COMPAS procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*

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

Pierden el derecho a la prelación establecida y/o derecho a muelle cuando:

- Las autoridades sanitarias detectan en las embarcaciones tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Las autoridades competentes detectan en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- Una embarcación no ha presentado la documentación completa, reglamentariamente exigida por la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce y/o las autoridades competentes.
- 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.
- Cuando las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los cargamentos.
- Cuando el Terminal detecte errores e inconsistencias en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque y las operaciones de descargue y cargue.

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas

El consignatario de la carga o representante deberá coordinar con Puerto Industrial Aguadulce y con las autoridades pertinentes a que haya a lugar la evacuación directa de la carga. Para el caso de cargas peligrosas, el consignatario deberá tener presente que no se descargará de la

motonave hasta que el transporte no esté dentro de las instalaciones del Terminal y pase la inspección del área HES e igualmente se cumpla con los permisos aduaneros para su retiro.

Para efectos del protocolo de evacuación directa de cargas del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS en procedimiento de *Ingreso, almacenaje, y retiro de carga Compas Buenaventura*.

5.9. Protocolo para la inspección simultanea de mercancías

El Terminal propenderá por agilizar y facilitar a las autoridades y Usuarios durante las inspecciones simultaneas los tiempos, costos y el uso de recursos físicos, tecnológicos y logísticos que garanticen la competitividad; se ceñirán a las disposiciones legales vigentes que rijan la materia.

Inspección a la carga granel sólido: Para la inspección de gráneles permite la toma de muestras por cuenta de los inspectores designados por la empresa receptora y las autoridades competentes, efectúa las mediciones de calidad en sus equipos de laboratorio y reporta los resultados de dicho análisis al cliente, quien autoriza el recibo o el rechazo del producto dependiendo de los parámetros acordados entre cliente y vendedor.

Para más detalles de las inspecciones a la carga de granel sólido del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS del procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*.

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

5.10.1. Inspección intrusiva

Se realizará teniendo en cuenta las siguientes observaciones:

- Las entidades de control e inspección (Dirección de Antinarcóticos Policía Nacional DIRAN – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN - Instituto Colombiano Agropecuario ICA – Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA) serán las entidades que mediante sus sistemas informáticos efectuarán sus perfilamientos para efectuar las inspecciones intrusivas, igualmente serán las únicas autorizadas para analizar las imágenes tomadas a la carga y autorizaran la continuación del operador que transporta la carga hacia el sitio de almacenamiento o llenado.
- El Terminal apoya a las autoridades para llevar a cabo los procedimientos de inspección a la carga de tal manera que se favorezca la seguridad de esta y la agilidad de los procesos de exportación y nacionalización de mercancías.
- El Terminal provee el área y los elementos necesarios para que las autoridades puedan realizar las operaciones de inspección a la carga embalada en contenedores. Está

prohibida la apertura de contenedores en sitios diferentes a los autorizados por la Terminal.

- El traslado, apertura y cierre de contenedores se hace conforme a los horarios y demás instrucciones que al respecto imparta el terminal acorde a requerimientos y coordinaciones con las autoridades.

5.10.2. No intrusiva.

El Terminal cuenta con un escáner de contenedores, 02 escáner de pallets y 02 detectores de trazas para la inspección no intrusiva a la carga la cual se realiza con los siguientes parámetros:

- Las entidades de control e inspección (Dirección de Antinarcóticos Policía Nacional DIRAN – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN - Instituto Colombiano Agropecuario ICA – Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA) serán las entidades que mediante sus sistemas informáticos efectuarán sus perfilamientos para efectuar las inspecciones no intrusivas, igualmente serán las únicas autorizadas para analizar las imágenes tomadas a la carga y autorizaran la continuación del operador que transporta la carga hacia el sitio de almacenamiento o llenado.
- Entidades de control serán las encargadas de la puesta en funcionamiento para la lectura de imágenes en los escáneres de contenedores y pallets y dispositivos portátiles.
- Las demás normas del protocolo para la inspección no intrusiva coinciden con el procedimiento que establece la Resolución 84 de 2015 según lo establece la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva.

Los movimientos de equipos del terminal que se generen con ocasión a las solicitudes de inspecciones por parte de las autoridades, serán reconocidos al terminal.

Para efectos de inspecciones para el operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS del procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

En caso de presentarse lluvia durante las operaciones el Puerto Industrial Aguadulce podrá determinar la continuación o suspensión de las operaciones. El personal operativo o visitante deberá atender las medidas preventivas o de emergencia que se presenten en situaciones adversas durante una fuerte lluvia.

En general, cuando se presenten condiciones climáticas adversas (fuerte brisa, polvo, lluvia, etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones, la Terminal, tendrá la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación, lo cual es considerado de fuerza mayor.

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

Al no contar el Terminal con este servicio no requiere de este protocolo.

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

5.13.1. Localización en el patio

5.13.1.1. Carga contenerizada con averías estructurales que afectan el apilamiento en patio con exposición de la carga en su interior.

En caso de que los problemas estructurales del contenedor representen un problema para la estiba y la segregación normal en el patio, se deberá seguir el siguiente procedimiento:

Las zonas establecidas para el almacenamiento de estas unidades podrán ser bajo cubierta en el módulo establecido por el terminal a discreción de éste. Una vez el contenedor haya sido descargado en la zona se deberá garantizar la preservación de la carga en su interior ante las condiciones atmosféricas del área; particularmente en la Terminal se cuenta con una lona plástica de protección de 18m X 8m, teniendo en cuenta la ubicación geográfica de la Terminal es necesario garantizar que la carga en el interior del contenedor se encuentre debidamente aislada del agua.

En caso de que se presente estas situaciones de problemas estructurales de contenedor que activen el presente procedimiento, las labores adicionales que deba realizar el terminal para la preservación del contenedor y la carga serán debidamente reconocidas a éste mediante la aplicación de la tarifa correspondiente.

5.13.1.2. Carga Contenerizada con exposición de la carga en su interior

Para el caso de contenedores que presentan perforaciones en su estructura (paneles o rieles) sin afectar el normal apilamiento en el patio, se tiene contemplado un parchado parcial de los daños con el fin de preservar la integridad de la carga, actualmente en el Terminal se cuenta con cinta asfáltica de 10cm de ancho; para averías con un diámetro mayor el terminal podrá utilizar los materiales disponibles para repararlo de forma temporal y posteriormente enviarlo al patio.

En caso de que se presente estas situaciones de problemas estructurales de contenedor que activen el presente procedimiento, las labores adicionales que deba realizar el terminal para la preservación del contenedor y la carga serán debidamente reconocidas a éste mediante la aplicación de la tarifa correspondiente

5.13.1.3. *Carga que se preserva y no se deteriora a la intemperie*

Para el caso de carga no contenerizada que puede ser almacenada a la intemperie, se tiene contemplado su almacenaje en el patio, teniendo en cuenta que sea una zona donde los equipos para su manipulación pueden maniobrar de forma apropiada.

5.1.3.1. Condiciones de almacenamiento en patio

Teniendo en cuenta las características particulares con las cuales cuentan la carga no contenerizada y el almacenamiento a la intemperie, se cumple con las siguientes características del área de locación:

Cobertura total del centro CCTV; teniendo en cuenta que toda la mercancía que no se encuentra contenerizada presenta alto grado de vulnerabilidad, se garantiza que la zona de almacenaje se encuentre cubierta al 100% por el sistema de circuito cerrado.

Para efectos de protocolo de almacenamiento descubierto para el operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS del procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga Compas Buenaventura*.

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

Teniendo en cuenta que la operación de fondeo procede fuera del área acuática del Terminal esta operación depende del capitán de la nave y del piloto práctico por lo que no se cuenta con este protocolo.

El Terminal no realiza operaciones en zonas de fondeo.

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

El Terminal 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 Terminal, DIAN y demás autoridades competentes.

El Terminal también podrá bloquear la salida de la carga si recibe instrucciones de bloqueo por parte de las autoridades.

Todos los camiones que ingresan en plancha o con contenedores al Terminal, sin excepción, deben pasar por el portal OCR de entrada, ubicado antes de la puerta de ingreso, en este punto el sistema detecta y toma registros fotográficos del camión y el contenedor (si aplica), registrando datos como: placa de camión, número del o los contenedores y sus respectivos código ISO.

El Terminal podrá verificar y corregir el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. Asimismo, cuando se reciban solicitudes de cambio del dato de pesaje con ocasión a una diferencia registrada, el costo de la operación será con cargo al Agente Marítimo, dueño de la carga o su representante. En cualquier caso, la responsabilidad por el dato de pesaje reportado, será del Agente, dueño de la carga su representante.

El dueño de la carga, operador portuario o su representante debe disponer de una persona en la Instalación Portuaria para que atienda y asuma las responsabilidades sobre contenidos y documentación, cuando es evidente su responsabilidad sobre problemas que surjan durante el desarrollo de la operación portuaria.

A los camiones que presenten novedades en los puntos de aseguramiento del contenedor a la plataforma no se les permitirán el ingreso debido al riesgo que presentan en el transporte de la carga. En caso de que no haya sido detectada la novedad al ingreso, el puerto podrá cancelar su despacho y el vehículo saldrá del Terminal sin carga alguna.

El Terminal, podrá cancelar el despacho de la carga si se recibe alguna restricción de salida por parte de las autoridades.

Para efectos de la exoneración de responsabilidad del Terminal por daños o pérdida de la carga, se consideran eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

- Vicio propio, vicio oculto, inherente o naturaleza especial de la mercancía.
- Acto, culpa o negligencia del armador o de sus agentes
- Intervención de las autoridades presentes en la Instalación Portuaria como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad marítima, la Superintendencia de Transporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías conforme a la ley colombiana.
- Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el propietario de la carga, el Importador, el Exportador, el responsable aduanero de la carga o sus representantes, el Operador Portuario o sus representantes, según el caso, durante la prestación de los servicios terrestres a la carga.
- Inexactitud de la declaración del armador, de sus agentes representantes, del Importador, del Exportador o del responsable aduanero de la carga o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.
- Indebido o insuficiente embalaje de la carga.

- Inexactitud en las marcas o identificación externa de las mercancías o de la unidad de carga en que se encuentran.
- Cuarentena.
- Huelga, lockout, o cualquier restricción en el trabajo.
- Fenómenos naturales adversos e intempestivos, como temblores de tierra, terremotos, fuertes brisas, fuertes lluvias, etc.

El Terminal no es responsable por faltantes o daños unitarios en los cargamentos que lleguen y/o estén declarados en los manifiestos y conocimientos de embarque en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad o estado por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por la Terminal.

El Terminal no es responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados y que por alguna circunstancia continúen dentro de la instalación portuaria.

Desde el momento en que el personal y/o equipo del propietario de la carga, del Importador, del responsable aduanero de la carga o de sus representantes, o del transportador, según el caso hagan contacto con la carga o le sea puesta a su disposición, por ejemplo, sobre camión, u otra manipulación, ellos serán responsables de ésta.

Para los vehículos terrestres, el acondicionamiento, aseguramiento y distribución en plancha de la carga será responsabilidad del dueño de la carga, su representante o del transportador.

El Operador Portuario es responsable por los daños ocasionados a la carga y a terceros como consecuencia de accidentes imputables a éste que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.

El conductor del medio de transporte es responsable por la seguridad de la carga colocada sobre la plataforma de su vehículo. El vehículo, su plataforma y los elementos que reciben la carga deben estar en buenas condiciones. Una vez en la plataforma, la carga debe estar asegurada con elementos resistentes y adecuados a cada tipo de mercancía y embalaje. Para el aseguramiento de la carga, las plataformas deben estar provistas de puntos fijos de amarre para el uso de pencas, guayas o cadenas. Para el retiro de contenedores, las plataformas deben tener instalados, de manera fija, los conos que aseguren las cantoneras de los contenedores, previniendo su deslizamiento. Así mismo, debe disponer de carpas en buen estado para proteger la carga en caso de lluvias.

El conductor no debe dirigir, ni manipular ningún elemento durante la maniobra de cargue o descargue de contenedores o de cualquier otra mercancía a la plataforma trasera/‘camabaja’.

Para efectos del protocolo para la entrega de la carga del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS en el procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga Compas Buenaventura*

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Se entiende carga contaminada como aquella que tiene contacto o ha sido manipulada para introducir sustancias prohibidas tales como artículos de contrabando, estupefacientes, armas u otros elementos prohibidos. Igualmente se entiende por carga contaminada toda aquella que tiene contaminación inherente, como la presencia de plagas u otros agentes de carácter sanitario o fitosanitario.

Cuando el terminal detecte o en conjunto con la autoridad se intervenga una carga contaminada, el hecho será reportado a la autoridad competente, quedando a disposición de dicha autoridad.

5.17. Protocolo para el manejo de cargas deterioradas o con avería.

Cuando se reciban contenedores o cargamentos dañados o averiados que no fueron detectados en su ingreso, el Terminal elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía informándole al Usuario, o a su representante o al agente de carga según sea el caso. El Terminal no será responsable de su contenido.

El Capitán del barco, agente marítimo o declarante de la carga podrá solicitar a un operador portuario especializado en el manejo de la carga dañada o averiada, para que esta sea manipulada y devuelta a su empaque original o trasvaceada a otro, en caso de avería del empaque inicial u autorización de autoridad competente.

Tanto carga general como contenedores son inspeccionados únicamente en cuanto a la condición visual o estado aparente externo de su embalaje o empaque al momento de su recepción por parte del Terminal. Tratándose de gráneles, líquidos o sólidos, el Terminal, recibe los cargamentos bajo presunción de buen estado y condición por parte del naviero y/u operador portuario, reservándose el derecho de verificar dicho estado o condición. En cualquier caso, el Terminal, podrá monitorear periódicamente la carga para determinar su grado de deterioro.

No se puede desembarcar mercancías peligrosas y carga potencialmente deterioradas sobre la loza o muelle, hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que la va a movilizar fuera de la instalación portuaria o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos.

5.18. Protocolo sobre cargas objetables

Para el traslado o remoción de las cargas objetables o averiadas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- i. Se deberá hacer el respectivo reporte de avería a la nave en cabeza del Primer oficial o el conductor del vehículo que haya ingresado la carga objetada. Posterior a esto se notificará a las autoridades correspondientes y a la agencia de la carga.
- ii. Si la carga objetable es un contenedor y solo fue sometido a parchado para tapar la avería, esta unidad podrá ser apilada en un módulo convencional.
- iii. Cuando la carga objetable no fuese descargada de manera convencional, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones para su plan de izaje y ninguno de estos podrá ir a módulo de apilamiento. Por consiguiente, el supervisor tendrá en cuenta los siguientes puntos.
 - a. Verificación de los elementos de izaje como ganchos, eslingas de acero
 - b. Cadenas y grillete con su SWL
 - c. Evaluar la maniobra como el tipo de carga contenida en el contenedor averiado, el peso bruto del contenedor y mercancía, así como también.
 - d. Posible desplazamiento del centro de gravedad de la carga a izar.
 - e. Revisión el plan de izaje.
 - f. Verificación durante el izaje y después de éste.

Para efectos de protocolo de protocolo para la entrega de la carga del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS en el procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga Compas Buenaventura*

5.19. Protocolo para la remoción de cargas objetables

El consignatario de la carga objetable deberá retirar la carga en el menor tiempo posible cancelando los servicios a los que tuvo lugar por la manipulación de la carga. El dueño de la carga deberá tener presente si la condición de la carga sobrepasa las medidas permitidas para su transporte. En caso tal deberá referirse a la resolución 4959 de 2006, así como por las disposiciones que la modifiquen, complementen y/o aclaren.

Para cargas objetables que hayan sido abandonadas, la sociedad portuaria podrá hacer disposición final cumpliendo los protocolos de residuos peligrosos y no peligrosos, y cobrar dicho servicio junto con las deudas pendientes al dueño de la carga objetada.

Para efectos de protocolo para la entrega de la carga del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS en el procedimiento de *Ingreso, almacenaje y retiro de carga Compas Buenaventura*

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

La carga en tránsito deberá ser anunciada por el agente naviero usando los mismos procedimientos para el anuncio de la carga de arribo. El agente naviero deberá declarar ante las autoridades aduaneras la condición de tránsito de la carga.

El Terminal confirmara el arribo de la carga en tránsito junto con las novedades recibidas allí.

En cuanto a los términos de permanencia de la carga en tránsito, serán los dispuestos por la autoridad aduanera.

Los representantes de la carga o navieros serán responsables de los cargos de descargue, almacenamiento, cargue y uso de instalaciones. Así mismo deberán anunciar el cargue nuevamente en los términos referidos por la autoridad aduanera.

5.21. Protocolo para el manejo de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua

Los objetos y mercancía que caigan al agua serán responsabilidad de quien los esté manipulando, por consiguiente, será este el ente responsable del debido rescate de los elementos que caigan al agua.

En caso de que la caída que se ha producido por el Terminal, se activara el Plan de Emergencia del Terminal, las lanchas de rescate junto con la brigada de emergencia, si la mercancía está a flote se procederá a izar con las grúas necesarias dependiendo del tipo de carga, en caso de que la carga, mercancía u objeto se sumerja en el agua se pedirá apoyo a cualquiera de las empresas de buceo de la ciudad para su posterior rescate.

Se deberá avisar a la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto, señalar los equipos caídos a través de las empresas de buceo o con las lanchas externas o propias del terminal, establecer los planes de contingencia y rescate de la carga dependiendo de las condiciones, tipo de carga, lugar de caída y todas aquellas acciones que ayuden con la planeación.

Antes de iniciar la maniobra de rescate se deberá validar el tipo de carga a manipular, dando mayor relevancia a las que son de tipo DG e implementar los planes de emergencia para tratar cada tipo de carga, tener en cuenta el documento de guía de respuesta a emergencias (GRE) actualizada y el Plan de Emergencia interno del Puerto.

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 Marítima informando la posición geográfica donde ocurrió el siniestro.

Para efectos de protocolo para el manejo de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua, del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 de COMPAS en el procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*

5.22. Protocolo para evitar la presencia de vectores y roedores

Para evitar la presencia de vectores y roedores, la sociedad portuaria dispondrá de:

- Plan de saneamiento básico mensual para el control de plagas.

- Planes de mantenimiento a los cerramientos
- Vigilancia de las instalaciones.
- Reporte de condiciones subestándar

Cuando se detecte presencia de insectos o roedores se ordena una fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada por el Terminal.

Para el caso de carga a granel mediante inspecciones periódicas a la carga almacenada se verificará si existe presencia de insectos o plagas que afecten los productos almacenados y en caso de presentarse infestación por insectos, se procederá a informar al dueño de la carga con el fin de recibir mediante autorización por correo electrónico la fumigación de sus productos almacenados con cobro a cargo del cliente.

5.23. Protocolo de operación de equipos

Los protocolos para la operación de equipos se basan en los procedimientos internos según su tipo, clase y respondiendo a las revisiones previas que debe tener cada uno como lo son las listas de chequeo. Sin embargo, las siguientes generalidades abarcan la operación de todos los equipos con que cuenta el Terminal.

- El equipo a utilizar este previamente certificado para operar, revisado y dado en disponibilidad por el personal técnico de mantenimiento.
- De acuerdo con la programación se realiza una asignación de los operadores de equipo acorde a su competencia.
- El operador debe verificar el estado y la operatividad del equipo acorde al check list establecido e informar cualquier anomalía detectada durante la inspección al área de mantenimiento y operaciones con fin determinar la operatividad o puesta fuera de servicio.
- El operador debe informar y parar el equipo ante cualquier anomalía detectada durante la operación.
- El operador debe entregar el equipo en el lugar y en el estado que lo recibió.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

Toda persona que ingresa a la instalación portuaria debe tener una justificación específica para su ingreso y deberá completar registro previo. El puerto industrial Aguadulce cumpliendo procedimientos de verificación de información y estudios de seguridad podrá autorizar o no el ingreso.

La autorización de ingreso de personal a las instalaciones es realizada teniendo en cuenta los criterios de vigencia, tipo de relación y actividad que lleva a cabo, necesidad de acceso total o parcial a las áreas o zonas. Para la autorización del ingreso, todo Usuario debe presentar y

mantener actualizados los aportes a la seguridad social. Asimismo, deberá cumplir los protocolos establecidos por Aguadulce para una estadía segura al interior del puerto. Aquellas personas que ingresen al Terminal deberán contar con nivel 5 en su ARL.

El ingreso y tránsito del personal, está condicionado al nivel de protección en que se encuentre la instalación portuaria según el PBIP. Asimismo, se informa a las personas que ingresan al Terminal que éstas deberán colaborar con las autoridades que ejerzan sus funciones en las instalaciones de Puerto Aguadulce.

Los Usuarios que ingresen a la Instalación Portuaria son responsables de su propia seguridad y se comprometen a adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes. Igualmente deben acatar las instrucciones que la Terminal imparta sobre esta materia y aplicar el protocolo de acceso y circulación de personas y vehículo HSEQ-PR - 1 el cual se encuentra publicado en la página web del terminal marítimo.

La Terminal puede realizar actividades de salud ocupacional, entre las cuales se incluye el control de consumo de alcohol, drogas o sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personas. Con la presentación de la solicitud de ingreso, los Usuarios expresan su aprobación para concurrir a este tipo de pruebas de salud ocupacional; la renuencia en esta materia es causal para que la Terminal niegue el ingreso del Usuario u ordene su retiro.

Adicionalmente, las personas que ingresen al Terminal deberán cumplir y asumir las consecuencias del Protocolo de Seguridad. El Terminal podrá restringir el acceso de aquellas personas que incumplan cualquier norma o instrucción establecida por el Terminal.

Para efectos del protocolo de control de ingreso y salida de personas del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 en el instructivo *enturnamiento para Compas Buenaventura*.

5.25. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Para el ingreso y salida de vehículos -Propios del puerto, Contratistas, Proveedores se debe tener en cuenta lo siguiente:

5.25.1. Vehículos Propios Puerto Aguadulce

Son los vehículos de la compañía empleados para cumplir las diferentes actividades de cada área dentro del Terminal. La salida de estos vehículos deberá ser autorizado por medio de correo electrónico enviado a la Gerencia o Jefatura de Seguridad por parte del gerente del área o la persona que éste designe indicando placa, funcionario que lo retira, el motivo y el tiempo aproximada que estará fuera de las instalaciones.

Para el ingreso de estos vehículos, se podrán realizar requisas al vehículo y a las personas que los manejan, lo cual podrá ser en compañía de funcionarios de la Policía.

5.25.2. Vehículos Contratistas

Son los vehículos de las compañías contratistas del Puerto Aguadulce que por su obra o labor requieren vehículo al interior de la instalación portuaria.

Para el ingreso de estos vehículos, se debe cumplir con los requisitos exigidos por la Gerencia de Seguridad y que están publicados en la página web del terminal y deberá ser avalado por la gerencia o jefatura del Puerto Aguadulce encargada del contratista. El Gerente de Seguridad analiza la solicitud y por medio del mismo correo notifica la autorización o no a la misma.

Para el ingreso de estos vehículos, se podrán realizar requisas al vehículo y a las personas que los manejan, lo cual podrá ser en compañía de funcionarios de la Policía.

5.25.3. Vehículos proveedores

La solicitud de ingreso se debe efectuar a partir de una solicitud que debe enviarse con 24 horas de anticipación a la visita, al correo controlacceso@puertoaguadulce.com por parte de la persona designada colocando en copia a su gerente de área. El analista de control de acceso verifica la vigencia y posible alteración de la documentación y responde por medio del mismo correo notificando la aceptación de la solicitud y efectuando la inclusión en el formato de Personal con ingreso autorizado. Estos vehículos no deben ingresar a zonas operativas; en caso de ingresar a las mismas sin autorización de la Gerencia de Seguridad, será retirado de la instalación portuaria de inmediato.

Para el ingreso de estos vehículos, se podrán realizar requisas al vehículo y a las personas que los manejan, lo cual podrá ser en compañía de funcionarios de la Policía.

5.26. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga

Se deberá cumplir con el protocolo de ingreso y salida del Terminal para vehículos de carga, los cuales se encuentran publicado en la página web del Terminal.

Para el ingreso y salida de todo tipo de vehículos, deben someterse al cumplimiento del Procedimiento de Inspección. Para tal fin, únicamente ingresa el conductor a bordo del vehículo, el resto de los pasajeros deberá descender e ingresar o salir por el acceso peatonal.

Tanto para ingreso como para salida, el personal de guardas de seguridad física efectuara una inspección física del vehículo y la unidad de carga de acuerdo con el Procedimiento de Vigilancia en Acceso Principal Vehicular y con el aval del personal de operaciones en acceso vehicular quien verifica en sistema su cita para operación portuaria y se permite su ingreso o salida.

Para efectos del protocolo de Ingreso y salida de vehículos de carga del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al capítulo 2 en los procedimientos de *Ingreso, almacenaje, y retiro de carga Compas Buenaventura* y Procedimiento *Entrenamiento Compas Buenaventura*.

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

Para ingresar al Terminal los equipos y maquinaria a utilizarse en las operaciones portuarias o ejecución de trabajos al interior del Terminal, deberán contar con autorización previa del gerente de operaciones, quien, a su juicio, definirá si se requiere la utilización de equipos adicionales. Para el ingreso de equipos deberán acreditarse los siguientes requisitos:

- Ser operador portuario previamente inscrito y registrado ante el Terminal para maquinaria de operación portuaria.
- Los equipos deberán encontrarse en óptimas condiciones de seguridad técnicas y ambientales, que no den origen a la alteración de las condiciones ambientales con relación al ruido, a la emisión de gases y efluentes líquidos (aceites) que puedan dañar las condiciones del suelo y del agua dentro del Terminal. De igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes para el ingreso a la instalación.
- Certificado de inspección vigente expedido por una casa clasificadora de reconocimiento internacional debidamente registrada en Colombia, cuando aplique.
- Nombre de (los) operario (s) designados para operar el equipo, el (los) cual (es) deberá cumplir con todos los requisitos establecidos para el ingreso de personas.
- Hoja de vida de los operarios a fin de establecer la experiencia en el manejo de los equipos portuarios.
- Cuando se trata de maquinaria u equipos de proveedores que ejecutarán trabajos en el Terminal, estos equipos deberán permanecer al interior de las instalaciones de Puerto Aguadulce hasta la finalización total del trabajo contratado. En caso de requerir su salida por motivos de reparación, mantenimiento o reemplazo se deberá someter al proceso de inspección de seguridad que establezca la Gerencia de seguridad para el caso.
- Los demás requisitos que llegase a establecer la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce.

Además, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Ingreso de maquinaria, equipos y herramientas de contratistas: Para el ingreso de maquinaria, equipos y herramientas necesarios para el desarrollo de una actividad del contratista se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Seguridad física informa a zona franca la llegada de maquinaria, equipos y herramientas propiedad de contratistas.
- Usuario Operador y Usuario Industrial de Servicios realiza la inspección física de la mercancía en portería y el diligenciamiento del formato de control para el ingreso de maquinaria, equipos y herramientas.
- Solo para maquinaria pesada el contratista debe presentar la declaración de Importación.
- Usuario Operador y Usuario Industrial de Servicios autorizan y firman el formato para el ingreso de la maquinaria, equipo y herramientas en compañía del contratista.
- Una vez autorizado su ingreso se puede dirigir al área donde se requiera.

Ingreso temporal de maquinaria y equipos para prestar un servicio en zona franca desde el TAN: Para el ingreso temporal (en modalidad de alquiler) desde el Territorio Aduanero Nacional de maquinaria y equipos para prestar un servicio a Aguadulce se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Seguridad física informa a zona franca la llegada de todo tipo de maquinaria y equipos.
- Contratista y/o proveedor debe presentar factura o, remisión firmada en papel membretado donde se incluya el valor del equipo y el servicio a prestar.
- UO y UIS realiza la verificación física de la maquinaria o equipo.
- UO realiza pre-ingreso en el sistema de inventario AMIGO.
- UIS diligencia el FMM.
- UO aprueba y ejecuta el FMM
- UIS envía el FMM al proveedor y/o contratista vía e-mail.

Salida de maquinaria y equipos a revisión, reparación y/o mantenimiento al TAN: Para la salida al Territorio Aduanero Nacional de maquinaria y equipos para revisión, reparación o mantenimiento se debe tener en cuenta lo siguiente:

El área de mantenimiento y/o contratista solicita a zona franca a través de e-mail autorización para el retiro de la maquinaria y/o equipos que necesitan sacar del Terminal temporalmente (máximo 3 meses).

El solicitante debe adjuntar vía e-mail, certificado de cámara y comercio (no mayor a 30 días), RUT y fotocopia de cedula del representante legal de la empresa o taller donde se va a realizar la revisión, reparación o mantenimiento.

UIS realiza solicitud formal mediante carta ante UO para autorización de retiro de la maquinaria y/o equipo.

UO realiza la verificación de los documentos de soporte de la empresa o taller encargado de realizar la revisión, reparación o mantenimiento de la máquina y/o equipo.

UIS diligencia el FMM.

El solicitante debe enviar vía e-mail a UIS, nombre del conductor, cedula y placa del vehículo en el que se va a retirar la máquina y/o equipo.

UO aprueba y ejecuta el FMM.

UIS entrega el FMM al conductor y envía por e-mail al solicitante.

El conductor debe presentar el FMM en portería a seguridad física para poder salir.

Salida al TAN de maquinaria y/o equipos que ingresaron temporalmente a zona franca para prestar un servicio: Para la salida al Territorio Aduanero Nacional de maquinaria y equipo que ingresaron temporalmente (en modalidad de alquiler) a zona franca para prestar un servicio a Aguadulce se debe tener en cuenta lo siguiente:

- a. El solicitante debe informar a UIS vía e-mail el retiro de maquinaria y/o equipo.
- b. UIS Elabora FMM.
- c. El solicitante debe enviar vía e-mail a UIS, nombre del conductor, cedula y placa del vehículo en el que se va a retirar la maquinaria y/o equipo.
- d. UO aprueba y ejecuta el FMM.
- e. UIS entrega el FMM al conductor y envía por e-mail al solicitante.
- f. El conductor debe presentar el FMM en portería a seguridad física para poder salir.

5.28. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

5.28.1. Protocolo de entrada y recibo de carga

El Terminal, recibirá del propietario o de quien lo representen los cargamentos cumpliendo los requisitos legales para el recibo de importación, exportación, cabotaje, tránsito del pago de las facturas por los servicios prestados y el llenado de los demás requisitos exigidos por el Terminal, DIAN y otras autoridades.

5.28.2. Protocolo de almacenamiento de carga

Dependiendo de los requerimientos del cliente o del tipo y características de la carga, se determinará si esta se puede almacenar en un área descubierta, cubierta o en módulo convencional para el apilamiento de contenedores. Sin embargo, el Terminal podrá abstenerse de recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamientos en espacios cubiertos (bodegas o cobertizos) y en ese momento no exista la disponibilidad de dichos espacios, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenar en espacios descubiertos (patios). Para cargamentos en tránsito o transitorios, el agente marítimo coordinará previamente con el Terminal el descargue o ingreso de carga y el Terminal dará su conformidad por escrito para almacenar dicha carga dependiendo de la disponibilidad de espacios.

Se exigirá para el recibo de los cargamentos que lo requieran, la presentación por parte del propietario o consignatario de la carga el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso expedido por la autoridad competente.

5.28.3. Protocolo de entrega y salida de carga

Para la entrega y salida de la carga el Terminal se reserva lo siguiente:

- No autorizar las operaciones de cargue a embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente reglamento y en general de acuerdo con la normatividad aduanera, medioambiental o cualquier otra aplicable y los procedimientos establecidos por la Terminal.
- No autorizar o suspender las operaciones de cargue a motonaves, barcas o vehículos terrestres que presenten estiba deficiente. Para el caso de los camiones que no cuenten con los seguros o twist lock para el fijamiento de la carga, no se autorizara el embarque hasta tanto no se solucione la novedad. Las operaciones adicionales generadas para desembarcar o solucionar las inconsistencias en el medio de transporte, serán asumidas por el representante de la mercancía.
- Suspender las operaciones de cargue a motonaves, barcas o vehículos terrestres cuando existan incumplimientos de las normas ambientales cuando durante la operación estén causando contaminaciones y alteraciones ambientales al aire, al agua o al suelo.
- Suspender las operaciones de cargue a motonaves, barcas o vehículos terrestres cuando a juicio de la Terminal los medios de transporte no garanticen la seguridad y eficiencia de las operaciones.
- El Terminal podrá ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no esté indicado en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo. Los costos que se generen como consecuencia de dicha verificación deberán ser asumidos por el propietario o consignatario de la carga.
- Ejercer el derecho de retención, en los términos establecidos en la ley sobre los cargamentos cuando estos no se encuentren a paz y salvo con el Terminal por cualquier concepto.

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

El Agente Marítimo debe presentar al Terminal, en medio físico y en medio electrónico (utilizando los formatos y estándares de intercambio electrónico de datos EDI –EDIFACT común e internacionalmente utilizados por la industria naviera), mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos:

5.28.4.1. *Importación, tránsito internacional y transitorio:*

- Relación de carga suelta, gránulos sólidos, gránulos 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.

5.28.4.2. *Exportación:*

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

5.28.4.3. *Cabotaje entrado:*

- Relación de carga suelta, gráneles sólidos, gráneles 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.

5.28.4.4. *Cabotaje salido:*

- Relación de carga suelta, gráneles sólidos, gráneles líquidos y contenedores para la Instalación Portuaria, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.

En todos los casos, la documentación para carga a embarcar sea de exportación, tránsito internacional o contenedores vacíos debe ser presentada en el tiempo del "Terminal Cut Off" establecido por el Terminal.

Todos los cargamentos que se movilicen a través de la Instalación Portuaria deben tener escrito en forma clara, visible y legible las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en igual forma que en los documentos que los amparan, así como las señales para su correcto manipuleo y almacenaje, teniendo en cuenta los rótulos y etiquetas conforme al Código IMDG de la OMI.

Para efectos de protocolos para el manejo de todo tipo de carga del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*, e *Instructivo de recibo y entrega de carbón a granel para la instalación Compas Buenaventura*. (Ver Anexos A, C)

5.29. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG

5.29.1. Definiciones

- **HS:** Departamento de seguridad y salud en el trabajo
- **Báscula:** Instrumento de medición que se utiliza para determinar el valor de la masa de un objeto, siendo esta masa la cantidad de materia de dicho objeto. Comúnmente a esta determinación se le conoce como "Pesar", por lo que una Báscula se utiliza para pesar masas.
- **Contenedor:** Recipiente de carga para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las

mercancías de la climatología y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (International Organization for Standardization).

- **EIR:** Por sus siglas en inglés Equipment Interchange Receipt, es un ticket impreso entregado al conductor en puerta al momento de salir de la terminal que contiene los datos y condiciones del conductor, vehículo y contenedor.
- **Etiquetas:** Son figuras en forma de rombo cuyos lados miden 10 x 10 cm. Las etiquetas se pegan o se adhieren al embalaje o envase, como, por ejemplo: Cajas, Sacos, Tambores, Bidones, Toneles, Botellas, etc.
- **Gate Pass:** Ticket impreso entregado al conductor en puerta al momento del ingresar a la terminal, que contiene la ubicación específica en patio a la cual debe dirigirse el conductor para la operación de cargue o descargue. Además de los datos y condiciones del conductor, vehículo y contenedor
- **Handheld:** Computadora o dispositivo móvil, empleado para imputar datos en N4 Mobile.
- **IMDG CODE:** Por sus siglas en inglés International Maritime Dangerous Goods Code, Código Internacional marítimo de mercancías peligrosas.
- **ITV:** Vehículo interno encargado de movilizar los contenedores dentro de las instalaciones de la terminal.
- **Mercancía peligrosa:** Se considera Mercancía Peligrosa a toda sustancia (gas, líquido o sólido) que se encuentre dentro de un recipiente, tanque portátil, contenedor, o vehículo 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.
- **N4 Mobile:** Aplicación móvil del sistema Navis N4, por medio del cual y para este caso en particular; es utilizada en el proceso de inspección de los contenedores en puerta.
- **Navis N4:** Sistema Operativo del Terminal, que es un aplicativo para la planificación y control (gráfico-dinámico) en tiempo real de las actividades operacionales de terminales marítimas.
- **ONU:** Organización de Naciones Unidas
- **Portal Web:** Plataforma web de interacción con el cliente, empleado para programación de citas, solicitud de servicios por parte de los clientes, facturación y pagos
- **Rótulos:** Son figuras en forma de rombo, cuyos lados miden 25 x 25 cms. Los rótulos se adhieren o se pegan en la unidad de transporte de carga, por ejemplo: Contenedores, Cisternas, Vagones, Furgones, etc.
- **RTO:** Reglamento Técnico de Operaciones
- **SPARCS:** Por sus siglas en inglés Synchronous Planning and Real-time Control System, es un módulo de planeación del sistema Navis.
- **Terminal VMT:** (Vehicle Mounted Terminal) Dispositivo instalado en los equipos portuarios en el cual se reciben y ejecutan las instrucciones asignadas.
- **Trouble Desk:** Sitio destinado para dar seguimiento y solución a novedades o situaciones menores ocurridas en la Puerta
- **UN (Número de las Naciones Unidas):** Es un código específico o número de cuatro (04) dígitos asignado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a las sustancias, materiales y artículos de carácter peligroso, potencialmente peligroso y perjudicial que más frecuentemente se transportan, que permite identificar el producto sin importar el país del cual provenga.

5.29.2. Esquema de riesgos de materiales peligrosos

A continuación, se muestra el esquema estándar empleado en el almacenamiento, utilizado para comunicar los riesgos de los materiales peligrosos existentes. Consiste principalmente en una figura con forma de diamante, en la que cada uno de sus colores, representa un significado; de la siguiente manera:

- **Azul:** Peligros para la salud
- **Rojo:** Amenaza de Inflamabilidad
- **Amarillo:** Peligro por Reactividad

A cada una de estas tres divisiones se les asigna un número que va desde 0 a 4, según su grado de peligrosidad y contiene una sección blanca donde puede haber indicaciones especiales como Oxidantes, Corrosivos, Reactivos con agua o Radiactivos.

El esquema se ve de la siguiente manera:

Ilustración 25 Esquema de riesgos de materiales peligrosos



Fuente: SPIA S.A

5.29.3. Clasificación general e identificación de materiales peligrosos

Las mercancías peligrosas se definen como aquellas que satisfacen los criterios de una o más de las nueve (9) clases de riesgo en las Naciones Unidas y, cuando procede, de uno de los tres (3) grupos de embalaje de Naciones Unidas. Las nueve clases se refieren al tipo de riesgo, mientras que los grupos de embalaje hacen referencia al grado de peligro dentro de la clase.

La clasificación de las mercancías consideradas peligrosas se muestra a continuación:

Tabla 7 Clasificación general e identificación de materiales peligrosos

 CLASE 1	Explosivos Materias o mezclas de materias sólidas o líquidas que pueden reaccionar enérgicamente desprendiendo grandes cantidades de gas a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que puedan producir grandes daños en el entorno.	División 1.1: Artículos y sustancias que representan un riesgo de explosión masiva.
		División 1.2: Artículos y sustancias que presentan riesgo de proyección, pero no explosión masiva.
		División 1.3: Artículos y sustancias que presentan riesgo de incendio, riesgo de que se produzcan pequeños efectos de onda explosiva y/o un pequeño riesgo de proyección, pero no de explosión masiva.
		División 1.4: Artículos y sustancias que no representan riesgo considerable.
		División 1.5: Artículos y sustancias muy poco sensibles que presentan riesgo de explosión masiva.
		División 1.6: Sustancias extremadamente insensibles que no representan riesgo de explosión masiva.

CLASE 2  	Gases Gases permanentes, gases licuados, gases disueltos y Gases licuados a temperaturas extremadamente bajas.	División 2.1: Gas inflamable.
		División 2.2: Gas no inflamable, no tóxico.
		División 2.3: Gas Tóxico.
CLASE 3 	Líquidos Inflamables Líquidos, mezclas de líquidos o líquidos que contienen sólidos en solución o suspensión, siempre que no se trate de sustancias incluidas en otras clases por otras características peligrosas, que desprenden vapores inflamables a una temperatura igual o inferior a 61 grados centígrados en copa cerrada.	División 3.1: Punto de inflamación inferior a (-18) C (0 F).
		División 3.2: Punto de inflamación igual o superior a (-18) C, pero inferior a 23 C (73 F).
		División 3.3: Punto de inflamación igual o superior a 23 C, pero no superior a 61 C (142 F) Aquellas mercancías cuyo punto de inflamación es superior a 61 C no se consideran peligrosas por su inflamabilidad.
CLASE 4 	Sólidos Inflamables Sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables	División 4.1: Sólidos inflamables: Sustancias sólidas que no están comprendidas entre las clasificadas como «explosivas», pero que en virtud de las condiciones en que se las coloca durante el almacenamiento o transporte, se inflaman con facilidad por fuentes de ignición externas

 		(chispas o llamas) o pueden provocar o activar incendios por fricción. División 4.2: Sustancias susceptibles de combustión espontánea: Sólidas o líquidas que tienen la propiedad común de auto calentarse y de inflamarse rápidamente, especialmente en contacto con agua o aire húmedo División 4.3: Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables: Sólidos o líquidos que en contacto con el agua desprenden gases inflamables, los cuales, en ciertos casos, pueden inflamarse espontáneamente a causa del calor liberado por la reacción
---	--	--

CLASE 5  	Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos	División 5.1: Sustancias (agentes) Comburentes: Se trata de una materia comburente, no necesariamente combustible, que puede liberar oxígeno, provocar una combustión o contribuir a intensificarla. Se aplica esta clasificación a los líquidos en los que puedan estar sumergidas o disueltas materias de esta clase. Algunas de estas mercancías pueden ser, además, corrosivas o tóxicas, por lo que debe figurar esta condición en la solicitud de admisión. Se presentan en forma líquida, pastosa o sólida y pueden reaccionar de forma peligrosa al contacto con otras materias. La presencia de simples trazas de ácidos, óxidos metálicos y aminas puede ocasionar una rápida descomposición violenta.
---	--	---

		División 5.2: Peróxidos Orgánicos: Son sustancias que contienen la estructura bivalente -O-O- y pueden ser consideradas derivados de peróxidos de hidrógeno, en las que uno o ambos de los átomos de hidrógeno han sido reemplazados por radicales orgánicos. Los peróxidos orgánicos son sustancias térmicamente inestables, capaces de auto acelerar su descomposición y pueden tener una o varias de las propiedades siguientes: • Susceptibles de explotar por descomposición. • Arder con rapidez. • Sensibles al impacto o fricción. • Reaccionar peligrosamente con otras sustancias
CLASE 6  	Sustancias Tóxicas e Infecciosas	División 6.1: Sustancias tóxicas: Las susceptibles de causar daños a la salud, deficiencias físicas o mentales y que pueden llegar a producir la muerte, cuando se ingieren, inhalan o absorben por contacto. Las sustancias de la división 6.1, incluidos los plaguicidas, se vinculan a uno de los tres grupos de embalaje/envase, según el riesgo que por su toxicidad presenten durante el transporte: a. Grupo I de embalaje/envase: Sustancias y preparados que presentan un riesgo muy grave de intoxicación. b. Grupo II de embalaje/envase: Sustancias y preparados que presentan un riesgo grave de intoxicación. c. Grupo III de embalaje/envase: Sustancias y preparados nocivos que presentan un riesgo relativamente leve de intoxicación.

		División 6.2: Sustancias infecciosas: Son sustancias que contienen microorganismos viables o sus toxinas capaces de producir o causar enfermedades a las personas y animales. Certificado sanitario: Salvo los Cultivos o preparaciones de laboratorios médicos que, aun en pequeñas cantidades, deben merecer especial consideración para su admisión al puerto, la mayor parte de las mercancías de esta clase corresponde a residuos de animales, como pieles, cuernos, animales enfermos, peces y mariscos en mal estado, etc. El Código IMDG no incluye a esta clase de mercancías, por lo que pueden presentarse en el puerto sin declaración alguna; siempre que de la información a que se refiere el artículo 73 se pueda deducir un peligro razonable para la salud, deberá reclamarse el oportuno certificado sanitario.
--	--	--

CLASE 7  	Materiales Radiactivos Debe cumplir con las medidas de carácter general del Reglamento para el Transporte con Seguridad de Materiales Radiactivos, redactado por la Agencia Internacional de Energía Atómica, la cual se incluye en el Código IMDG, debe cumplir con lo especificado por el gobierno nacional.	Categoría I. Para bultos con un máximo nivel de radiación en la superficie de 0.5 milirem/h o para contenedores que no contengan bultos con categorías más altas. Categoría II. Para bultos con un nivel de radiación en la superficie mayor a 0.5 milirem/h, sin exceder los 50 milirem/h. Categoría III. Para bultos con un nivel máximo de radiación en superficie de 200 milirem/h, o para contenedores cuyo índice de transporte sea menor o igual que 1.0.
---	---	--

	Se considera como radioactivo aquella cuya actividad específica es mayor de 0,002 micro curios por gramo (74 Bq/g).	Categoría IV. Materiales fisiónables. Su etiqueta debe ser blanca con la leyenda (obligatoria): "FISIONABLE" en color negro, en la parte superior, y en la parte inferior, un recuadro que diga "Índice Cuidado Crítico" y el número 7.
CLASE 8 	Sustancias Corrosivas Las mercancías de esta clase clasificadas como corrosivas están constituidas por sustancias que en estado natural tienen la propiedad de alterar o destruir los tejidos vivos, especialmente los tejidos humanos, atacan a la superficie de ciertos metales e igualmente a otras materias como las textiles.	Algunas pueden desprender vapores tóxicos cuando son sometidas a altas temperaturas, y otras son suficientemente volátiles para afectar a las vías respiratorias y a los ojos. La ingestión o inhalación de sus vapores y polvos puede causar graves lesiones. Otras reaccionan con el agua desprendiendo calor y gases irritantes y corrosivos, por lo general visibles en forma de vapores. Algunas de estas mercancías son también inflamables, por lo que interesa considerar el punto de inflamación
CLASE 9 	Sustancias Peligrosas Varias Aquellas que los riesgos que ofrecen no pueden quedar comprendidos en las ocho clases precedentes y, en su mayor parte, están incluidas en las mercancías que por ofrecer riesgos químicos durante su transporte, están calificadas como PPG – MERCANCIA POTENCIALMENTE PELIGROSA.	Se incluyen materiales en estado líquido que deban ser transportadas a temperaturas iguales o superiores a 100 °C, o sustancias en estado sólido que deban ser transportadas a temperaturas iguales o superiores a 240 °C. Ejemplos de esta clase de materiales: » Asbesto o amianto » Semillas o harina de ricino » Compuestos para el moldeo de plástico » Harina y desechos de pescado » Nieve carbónica o hielo seco » Poliol » Baterías de litio » Asfalto caliente » Silicato de sodio

Fuente: SPIA S.A

5.29.4. Clasificación grupos de embalaje

Las mercancías peligrosas se asignan al grupo de embalaje correspondiente según el grado de riesgo que presentan:

Grupo de embalaje I	Grupo de embalaje II	Grupo de embalaje III
Peligro grande	Peligro intermedio	Peligro menor

Los criterios para los grupos de embalaje, I, II, III se han desarrollado para las mercancías peligrosas de las clases 3, 4, División 5.1 (excepto oxidantes líquidos), División 6.1 y Clase 8, exponiéndose en las Sub secciones 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, y 3.8.

5.29.5. Mercancías de Evacuación inmediata y/o cargue directo

El Terminal no permitirá el descargue directo hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movilizar fuera del Terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos y efectuar la evacuación inmediata, todo ello con previo cumplimiento de todas las regulaciones nacionales e internacionales de las siguientes sustancias:

- Clase 1: Explosivos.
- Clase 7: Radiactivos.

Las otras sustancias peligrosas se pueden almacenar dentro del Terminal siguiendo los parámetros de segregación de la Organización Marítima Internacional.

En el cumplimiento del Reglamento Técnico de Operaciones, en el Artículo 18, se indica que no podrán ingresar mercancías peligrosas al puerto a menos que se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

5.29.6. Esquema de Segregación

A continuación, se presenta el cuadro de Segregación del Código IMDG (Código Internacional de Mercancías Peligrosas) del numeral 7.2.4, con el propósito de garantizar la seguridad e integridad de las personas y el terminal, en lo respectivo al almacenamiento de Mercancías Peligrosas.

En este cuadro se indican las disposiciones generales para la segregación de todas las mercancías peligrosas de una clase en relación con todas las otras.

Dado que las propiedades de las sustancias, las materias o los objetos de una misma clase pueden ser muy diferentes, habrá que consultar, en todos y cada uno de los casos, la Lista de mercancías peligrosas para determinar las disposiciones específicas de segregación aplicables, ya que, en caso de disposiciones contradictorias, las disposiciones específicas tienen prioridad sobre las disposiciones generales.

En la segregación también se tendrá en cuenta una sola etiqueta de riesgo secundario.

Tabla 8 Esquema de Segregación

CLASE	1.1 1.2 1.5	1.3 1.6	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Explosivos 1.1, 1.2, 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	X
Explosivos 1.3, 1.6	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	X
Explosivos 1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	X	4	2	2	X
Gases inflamables 2.1	4	4	2	X	X	X	2	1	2	2	2	2	X	4	2	1	X
Gases no tóxicos, no inflamables 2.2	2	2	1	X	X	X	1	X	1	X	X	1	X	2	1	X	X
Gases tóxicos 2.3	2	2	1	X	X	X	2	X	2	X	X	2	X	2	1	X	X
Líquidos inflamables 3	4	4	2	2	1	2	X	X	2	2	2	2	X	3	2	X	X
Sólidos inflamables (entre los que se incluyen sustancias que reaccionan espontáneamente y explosivos sólidos insensibilizados) 4.1	4	3	2	1	X	X	X	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X
Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea 4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
Sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables 4.3	4	4	2	2	X	X	2	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
Sustancias (agentes) comburentes 5.1	4	4	2	2	X	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
Peróxidos orgánicos 5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	X	1	3	2	2	X
Sustancias tóxicas 6.1	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
Sustancias infecciosas 6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	X	3	3	X
Materiales radiactivos 7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
Sustancias corrosivas 8	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
Sustancias y objetos peligrosos varios 9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Fuente: SPIA S.A

CONVENCIONES*:

- **Segregación 1:** Pueden almacenarse en la misma Bodega o patio, pero separados 3 metros, mínimo.

- **Segregación 2:** Pueden almacenarse en la misma Bodega o patio, pero separados 6 metros, mínimo.
- **Segregación 3:** Pueden almacenarse en la misma Bodega o patio, pero separados 12 metros, mínimo.
- **Segregación 4:** Pueden almacenarse en la misma Bodega o patio, pero separados 24 metros, mínimo.
- **Segregación X:** Deberá consultarse la Lista de mercancías peligrosas para comprobar si se indican disposiciones específicas de segregación.
- **Segregación (*):** Véase 7.2.7.1 del código IMDG en relación con las disposiciones de segregación entre las sustancias o los objetos de la clase 1.

(*) Tabla 7.5.3.2 y 7.4.3.3 del IMDG Code

5.29.7. Procedimiento

A continuación, se describen los procesos regulares que se llevan a cabo en el terminal para contenedores con carga peligrosa (catalogadas mercancía código IMDG), en la Puerta de entrada y salida, procesos de planeación, manipulación y almacenamiento en patio de este tipo de cargas.

Todo contenedor que ingrese a las instalaciones portuarias con mercancías peligrosas deberá portar en cada una de sus paredes los rótulos que correspondan a la mercancía que carga o transporta.

Navis genera un reporte automático diario al área HS con el inventario de contenedores IMO y su ubicación en patio.

5.29.7.1. *Carga de Importación*

El proceso de planeación de carga Importación se inicia desde los anuncios previos del listado de descargue, BAPLIE de arribo y el COPRAR Disch List, junto con el listado de cargas especiales concernientes a re-estibas, carga extradimensionada, contenedores refrigerados y mercancías peligrosas.

Luego de realizar todo el proceso referenciado con la operación de la motonave, se inicia los procesos de operación de cargue y/o descargue, en el cual los procesos de descargue de contenedores se basarán en una secuencia planificada mediante el sistema NAVIS N4.

En el proceso el descargue de buque, en ningún momento los contenedores con mercancías peligrosas se pueden descargar inmediatamente, por cuanto dependerá de las operaciones realizadas en el puerto de origen, sobre factores de segregación y planificación para la seguridad en la navegación; contemplando lo establecido en el convenio SOLAS y el IDMG CODE. Por lo cual los descargues de operaciones especiales, en este caso mercancías peligrosas se descargarán secuencialmente de acuerdo con la planeación realizada para la etapa productiva.

5.29.7.1.1. Planeación

- i. El Planeador identifica por medio del sistema XPS la cantidad y clases de contenedores con mercancía peligrosa que ingresaran a la terminal.
- ii. El Planeador de Patio informa vía email al área de HSE con el fin de que establezcan el alistamiento previo según la situación de la carga a recibir en el Patio.
- iii. La segregación de los contenedores con carga peligrosa se realiza según el filtro que discrimina la categoría del contenedor (Importación) y conforme a la matriz (Ver 4.6 ESQUEMA DE SEGREGACIÓN) de segregación IMDG que contiene el programa XPS.
- iv. En caso de que el área HSE estime un manejo especial para alguno de los contenedores con carga peligrosa, estos serán direccionados conforme a la solicitud.
- v. Los contenedores con carga peligrosa de categoría Importación deberán ubicarse entre las filas 02 y filas 05 de los dos módulos de recibo de carga importación establecidos, lo anterior con el fin de evitar riesgo de colisión de los equipos en patio y camiones.
- vi. Servicio al Cliente debe solicitar al importador, representante o fabricante de la mercancía peligrosa la tarjeta de emergencia en idioma castellano y entregarla al conductor, de acuerdo con los parámetros establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532.
- vii. Servicio al cliente debe solicitar al fabricante, propietario, importador o representante de la mercancía peligrosa la hoja de seguridad en idioma castellano y enviarla al destinatario antes de despachar el material, según los parámetros establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4435.

5.29.7.1.2. Descargue

- i. Los planistas a bordo de la motonave deben conocer la información de todos los contenedores marcados como mercancía peligrosa para descargue, antes de iniciar el descargue de estos; por lo que deberá estar atento y en comunicación permanente con el operador de la QC y el auxiliar de operaciones ubicado en el muelle.
- ii. El operador de la grúa pórtico deberá capturar el contenedor, realizar los movimientos de HOIST y TROLLEY con prudencia, evitando así impactos fuertes o movimientos bruscos en la ubicación del contenedor en la plataforma del ITV.
- iii. El Auxiliar de Operaciones informará a los estibadores y operador de ITV que el contenedor es carga peligrosa, por lo que se deberán tomarse precauciones de velocidad y evitar movimientos bruscos en el desplazamiento hacia el Patio
- iv. El Planista a bordo y el Auxiliar de Operaciones deberán verificar que el contenedor anunciado en planos como DG, presente la rotulación IMO correspondiente (04 lados del contenedor). En caso faltante o rotulación incompleta deberá informarse al Supervisor quien procederá a realizar el OP-P-005-F01 Damage Report y reportará a la tripulación.
- v. En caso de que la mercancía peligrosa a descargar sea de clase 4.3, se tomaran las siguientes medidas:
- vi. Una vez el planeador recibida la información de las unidades a descargar, verificara e informara el área HES los contenedores de carga peligrosa con clase 4.3, para que el personal haga el acompañamiento durante la operación y sus respectivas auditorias cuando la unidad se encuentre en patio.

- vii. El planeador de patio procederá a configurar en el XPS el respectivo warning para que cuando se descargue el contenedor, este vaya a la posición específica según su naturaleza. Esta posición corresponde a no almacenar la unidad en la primera altura y siempre deberá tener un contenedor encima que le proporcione mayor cobertura al agua.
- viii. Cuando la MN esta atracada el personal de HES, procederá a dar una inspección general del contenedor en su posición de a bordo tratando de identificar cualquier posible avería que permita identificar filtraciones de agua. En caso de encontrar alguna avería, se procederá a informar al supervisor del barco para que este de inmediato tome registros fotográficos y se le informe a la tripulación. Posteriormente se le consultará al planeador de barco y al líder del equipo HES si se autoriza descargar el contenedor.
- ix. En caso de no ser posible una mejor inspección a bordo por las condiciones de alcance, se esperará el descargue del contenedor para que desde el muelle se garantice una mejor revisión. En este procedimiento intervendrá el supervisor, la auxiliar y un estibador que desde una posición favorable (canastilla del montacarga o desde el segundo piso de la QC) identificará si hay averías que permitan la filtración de agua.
- x. Si se llega a encontrar una avería en el momento de la inspección en tierra, se debe proceder a taparla en el menor tiempo posible y se aislara el contenedor en una zona donde se eviten el mayor número de daños colaterales ocasionados por cualquier reacción negativa de la mercancía. Las posibles zonas pueden ser: Extremos del muelle y patio A00.
- xi. Si el contenedor no presenta averías, se procede a llevarlo al patio donde será descargado según las consideraciones del punto 2.
- xii. Finalmente, el personal del equipo HES, realizará las auditorías diarias para verificar que la unidad se esté almacenando de forma correcta.
- xiii. Posterior a que el operador del ITV reciba el contenedor en su plataforma y el Auxiliar de Operaciones realice la captura de sellos, el operador del ITV inicia el desplazamiento hacia la posición específica del Yard que le registra en su terminal VMT.

5.29.7.1.3. Almacenamiento

El almacenamiento de contenedores de mercancía peligrosa (IMO) se encuentra predeterminado por la configuración del sistema de acuerdo a el Código Internacional de Mercancías Peligrosas) del numeral 7.2.4

5.29.7.1.4. Retiro por Puerta

- i. En el TOS se encuentra configurado que ningún vehículo se programe para llevar simultáneamente mercancías peligrosas, con personas, animales, medicamentos, o alimentos destinados al consumo de humano o animal, o embalajes destinados para algunas de estas labores.
- ii. Una vez cargado, el camión se dirige a la báscula y es pesado para obtener el dato denominado peso bruto (Peso camión + Peso Contenedor), la Auxiliar de Operaciones ubicado en la caseta de la báscula; digita el peso arrojado por la báscula en el TOS.
- iii. El conductor se dirige a los carriles asignados para salida, el Auxiliar del área de Seguridad Física revisa los precintos que tenga el contenedor y se asegura que estén en buen estado e instalados correctamente.

- iv. El OCR verifica los datos del conductor y el camión y valida que sean los asignados para el retiro de dicho contenedor específico.
- v. Solo se asignarán citas de retiro de mercancías peligrosas, a las empresas de transporte que anexas en el portal de citas o envío por correo electrónico o entregue físicamente, la hoja de seguridad para materiales peligrosos y el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas como lo exige el Decreto 1079 de enero de 2015
- vi. Si la transacción es validada y aprobada procede a imprimir el ticket de salida que contiene la información del contenedor a retirar y permite la salida del camión de las instalaciones del terminal.
- vii. En caso de reclamos de daños o averías de la carga por parte del conductor, la Auxiliar de Operaciones se comunica con el supervisor quien le dará seguimiento y soporte.

5.29.7.2. Carga de Exportación

5.29.7.2.1. Planeación

- i. El Planeador identifica por medio del sistema XPS a través de un Recap la cantidad y clases de contenedores con mercancía peligrosa que ingresaran por el Puerta.
- ii. Se informará vía correo electrónico al área de HS en el caso de ingreso de contenedores identificado como evacuación inmediata o que requieran un procedimiento especial en el manejo de este.
- iii. La segregación de los contenedores con carga peligrosa se realiza según el filtro que discrimina la categoría del contenedor (Exportación) y conforme a la matriz de segregación IMDG que contiene el programa el TOS.
- iv. En caso de que el área HS estime un manejo especial para alguno de los contenedores DG, estos serán direccionados conforme a la solicitud y protocolos de seguridad.

5.29.7.2.2. Ingreso por Puerta

- i. Para el ingreso de carga considerada mercancía peligrosa según el Código IMDG, se sigue un procedimiento similar al de ingreso de contenedores estándar al terminal, adicionando algunas revisiones y verificaciones especiales, como se indica a continuación:
- ii. El Auxiliar de Operaciones realiza el proceso de inspección, registrando en el TOS el número de la unidad, el ISO Code correspondiente, el sello principal que trae la unidad y el sello instalado por el auxiliar de seguridad y registra en el sistema en caso de ser necesario algún tipo de daño que sea relevante.
- iii. Adicionalmente, el Auxiliar de Operaciones revisa que la unidad tenga todas las debidas etiquetas de identificación de este tipo de cargas y que el conductor traiga consigo la hoja de seguridad para materiales peligrosos, la cual tiene la descripción de la mercancía, la clasificación IMO y UN, y las instrucciones y recomendaciones de manipulación de esta para casos de emergencia.
- iv. La hoja de seguridad para materiales peligrosos deberá ser cargada por parte de la empresa de transporte en la plataforma de citas junto con el certificado del curso básico

- obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas como lo exige el Decreto 1079 de enero de 2015.
- v. En caso de que el contenedor a ingresar presente mercancía con 2 o más categorizaciones de mercancía peligrosa, la Auxiliar de Operaciones debe registrar en el TOS todas las etiquetas correspondientes los tipos de mercancías.
 - vi. En caso de que la unidad no presente todas las etiquetas completas según la reglamentación, El planeador de patios informa a través del correo al área de Servicio al Cliente, con el objetivo que se comuniquen con el representante de la carga y autorice pegar o adherir en el terminal las correctas etiquetas al contenedor.
 - vii. El OCR valida y registra todos los datos de ingreso en N4 y entrega al conductor un ticket con la posición a la cual debe dirigirse.
 - viii. En caso de encontrar una condición de derrame o goteo de algún líquido no se permitirá el ingreso al terminal, el Auxiliar de Operaciones comunicará la novedad al supervisor de operaciones y a servicio al cliente para que estos a su vez notifiquen la situación al representante de la carga.
 - ix. En caso de encontrar durante un proceso de inspección que las etiquetas no corresponden con la mercancía declarada, el supervisor de operaciones dará informe a las autoridades correspondientes y no se permitirá el ingreso al terminal.
 - x. El vehículo dentro del terminal se dirigirá a la posición asignada en donde será recibido por una grúa RTG o Reach Stacker, con la cual el operador procederá a realizar el descargue, contemplando la información previa recibida en su terminal.

5.29.7.2.3. Cargue a Buque

- i. El Planeador recibirá las instrucciones de carga por parte del Planeador de la Línea para proceder con la planificación de las unidades especiales asignación de posicionamiento en las bahías de trabajo del buque.
- ii. El Planeador planificará las cargas de estiba especial (DG) conforme a las instrucciones de estiba enviadas por el Planeador de la Línea del servicio.
- iii. En el evento de requerir estiba adicional de unidades especiales (DG) no contemplada en la instrucción enviada por el Planeador de la Línea, se programará con el Ship Officer de la motonave y se le notificará al Planeador de la Línea del servicio, para su aprobación.
- iv. Tras el inicio de operación de la motonave; el Dispatcher procederá a enviar la carga DG de acuerdo con la secuencia de trabajo planificada.
- v. El operador de la grúa de patio o Reach Stacker a través de su terminal recibe la instrucción de cargue de contenedor con su posición, procederá a localizar el contenedor dentro de los módulos para despacharlo en plataforma de ITV.
- vi. El Dispatcher vía radio o mensaje a su terminal, le informará al operador del ITV que el contenedor contiene mercancía peligrosa, por lo que deberá tomarse preocupaciones en el recorrido hasta el muelle.
- vii. El operador de QC realizará el proceso de captura del contenedor con prudencia, manteniendo los estándares para conservación de la carga, e izará el contenedor para ubicarlo en la posición indicada por el Planista, quien a su vez estará atento de la maniobra de este tipo de carga reduciendo los riesgos de avería o accidente abordó.

- viii. La segregación de los contenedores con las siguientes Mercancías Peligrosas se realiza según el filtro que discrimina la categoría del contenedor (Importación - Exportación) y conforme a la matriz de segregación IMDG que contiene el programa NAVIS XPS.

Tabla 9 Mercancías Peligrosas

Denominación para el transporte	Clase	UN
Acetato de etilo	3	1173
Acetatos de butilo	3	1123
Acetato de isobutilo	3	1213
Acetato de isopropilo	3	1220
Acetato de n-propilo	3	1276
Acetona	3	1090
Ácido clorhídrico (SOLUCION DE ACIDO CLORHIDRICO)	8	1789
Ácido sulfúrico	8	1830
Alcohol isopropílico (ISOPROPANOL)	3	1219
AMONIACO ANHIDRO LICUADO O AMONIACO EN SOLUCION	2.3	1005
AMONIACO EN SOLUCION ACUOSA de densidad relativa menor a 0,880 a 15°C, con más del 35% pero no más del 50% de amoníaco	2.2	2073
AMONIACO EN SOLUCION ACUOSA, de densidad relativa comprendida entre 0,880 y 0,957 a 15°C, con más del 10% pero no más del 35% de amoníaco	8	2672
SOLUCION AMONIACAL FERTILIZANTE, que contiene amoníaco libre	2.2	1043
Anhídrido acético	8	1715
Butanol	3	1120
Cloroformo	6.1	1888
Diacetonaalcohol	3	1148
Disolvente alifático No. 1 y 1A	3	2218
Disolvente alifático No. 2	3	1263
Éter etílico (ETER DIETILICO, (ETER ETILICO))	3	1155
Hexano	3	1208
Metanol (ALCOHOL METILICO)	3	1230
Metiletilcetona (ETILMETILCETONA)	3	1193
Metilisobutilcetona (METIL ISOBUTIL CETONA)	3	1245
Permanganato de potasio	5.1	1490
Thinner	3	1263

Tolueno	3	1294
Hidróxido de sodio	8	1823
ACPM	3	1202
Gasolina	3	1257

Fuente: SPIA S.A

La segregación de las siguientes cargas; las cuales No se encuentran clasificadas como Mercancías Peligrosas según en el código IMDG: Carbonato de sodio, Cemento, Cloruro de calcio, Dióxido de manganeso, Manganato de potasio, Metabisulfito de sodio, se les realizarán según el filtro que discrimina la categoría del contenedor (Importación - Exportación).

5.29.8. Restricciones generales

- No podrán ingresar mercancías peligrosas al puerto a menos que se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- Las cargas consideradas peligrosas por la O.M.I, según el código IMDG, podrán ser movilizadas por los muelles de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, previa revisión del área HSE y con las restricciones del caso de acuerdo con lo establecido en las normas de seguridad sobre mercancías peligrosas según código IMDG.
- El dueño de la carga o su representante debe entregar a la empresa de transporte la ficha técnica y/o tarjeta de emergencia en donde se encuentre declarado el tipo de carga, es decir, que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material a transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y las Normas Técnicas Colombianas (NTC 1692 segunda actualización, la NTC 4532), y que correspondan con lo descrito en el manifiesto de carga.
- Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la Instalación Portuaria. tampoco se podrán aceptar buques con cargas peligrosas que en su transporte, empaque y manejo no sean seguras.
- En los eventos en los cuales el Terminal identifique que una carga ingresada no ha sido declarada como peligrosa, pero su identificación real es de mercancía peligrosa, procederá de inmediato a adoptar las medidas pertinentes de control y aseguramiento. Los sobrecostos generados por correcciones en trámites, registros documentales y las reprogramaciones operativas correspondientes, serán facturados al responsable de la carga.
- El puerto se puede abstener de recibir mercancías peligrosas en los casos en que estas presenten escapes o condiciones inseguras para su almacenamiento.
- En todo caso donde el responsable de la carga o su agente omitan o alteren la realidad de la información sobre la condición de una carga, responden por cualquier incidente y consecuencias de todo tipo frente a la Sociedad Portuaria, las autoridades y terceros.

- Todo ISOTANQUE que no presente un certificado de limpieza, se recibirá y entenderá como contenedor lleno.

5.29.9. Obligaciones del capitán de la nave

- El capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe tomar todas las precauciones, incluyendo las de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras esta permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de productos peligrosos.
- El capitán de toda nave mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando haya estado descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, el capitán no permitirá las siguientes labores:
 - Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
 - Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
 - Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga carga peligrosa.
 - Ejecutar acciones que puedan causar chispas como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.
 - El capitán de toda la nave que descargue o cargue mercancías peligrosas se asegurara que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.

5.30. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI - 2005)

5.30.1. Relación con la Política ambiental

En Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. empresa dedicada a la prestación de servicios de operación portuaria marítima y terrestre, estamos comprometidos con la gestión de la Seguridad y la Salud de todos los empleados, colaboradores y demás personas involucradas en las actividades de la organización, así como la protección del ambiente.

5.30.2. Objetivo

Moderar la contaminación y los impactos propios de la operación y/o proliferación de vectores que puedan afectar al personal, el entorno, los productos, la carga y las instalaciones de la organización, garantizando la convivencia, salud y bienestar del personal que labora y transita por nuestras instalaciones.

Alcanzar un alto nivel de sanidad en el trabajo, en la carga y en las instalaciones a través de la implementación adecuada del programa de control de plagas, desarrollando actividades de prevención y promoción

Asegurar el cumplimiento de los requisitos legales ambientales.

5.30.3. Localización del impacto

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce.

5.30.4. Aspecto significativo

- Condiciones de almacenamiento de productos perecederos en bodegas.
- Manejo inadecuado de los residuos generados en el cargue y descargue de mercancía en la IP
- Disposición temporal inadecuada de residuos de barrido en patios, bodegas y muelle.

5.30.5. Impacto significativo

- Proliferación de vectores y plagas por disposición inadecuada en residuos de la operación del Terminal
- Generación de olores ofensivos
- Generación de problemas de salud pública

5.30.6. Requisitos legales asociados

- Matriz de requisitos legales
- Decreto 2811 de 1974: Título III art. 34-36 Principios fundamentales sobre prevención de la contaminación de aire, agua y suelo, principios básicos para el manejo de residuos, basuras, desechos y desperdicios.
- Decreto 1601 de 1984 por el cual se reglamentan parcialmente los títulos III, V, VII de la Ley 09 de 1979, en cuanto a sanidad portuaria y vigilancia epidemiológica en naves y vehículos terrestres.
- Ley 9 de 1979: Código Sanitario Nacional.

5.30.7. Meta

- Cumplir el 90% de las metas establecidas
- Ejecutar el 100% de las actividades previstas en el programa
- Total, actividades ejecutadas SGA (un/mes) /Total Actividades Programadas SGA (un/mes)

- Implementar el 100% de las medidas y programas de manejo ambiental, contempladas en la licencia ambiental.

5.30.8. Indicadores

- (No. de Jornadas de fumigación realizadas) / (Total Jornadas programadas) * 100. *Frecuencia mensual.*
- No. De hallazgos o quejas recibidas sobre presencia de plagas y/o vectores. *Frecuencia Anual.*
- No. de Acciones Correctivas. *Frecuencia Anual*

5.30.9. Plan de acción

Tabla 10 Plan de acción RSI 2005

Plan de acción	Responsable		
	A	D	V
Contratar un proveedor para el control de plagas que implemente las medidas en la instalación portuaria	Gerencia HSE	Analistas HSE	Gerencia HSE/Analistas HSE/Lideres de operaciones
Implementar los controles y medidas de manejo establecidos para disminuir los impactos generados asociados al control de plagas y vectores de los procesos y actividades	Analistas HSE	Contratistas/jefes de proceso	Analistas HES/Lideres de Operaciones
Calcular y estimar los indicadores de control de plagas	Gerencia HSE	Analistas HSE/jefes de proceso	Gerencia HSE
Establecer plan de acción y análisis de indicadores	Analistas HSE	Gerencia HSE/jefes de proceso	Gerencia HSE
Implementar controles operacionales e inspecciones ambientales para verificar condiciones ambientalmente seguras.	Analistas HSE/Lideres de operaciones	Analistas HES/Lideres de operaciones	Analistas HES/Lideres de Operaciones
Desarrollar e implementar planes de acción correctiva y de mejora de acuerdo a los resultados de la verificación desarrollada	Analistas HSE/Lideres de operaciones	Contratista	Analistas HES/Lideres de Operaciones

Seguimiento y mejora del programa	Analistas HSE/Lideres de operaciones	Analista HES	Gerencia HSE
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------	--------------

Fuente: SPIA S.A

5.30.9.1. *Recursos Tecnológicos y financieros*

Presupuesto para implementación de programa y ejecución del contrato de fumigación

5.30.9.2. *Controles operacionales*

- Lista de inspección para verificación de controles internos en el SGA
- Medidas de manejo de licencia ambiental
- Cronograma ambiental

5.30.9.3. *Mediciones*

- Indicadores

5.30.9.4. *Necesidad de capacitación*

- Debe ser capacitado el personal involucrado

5.30.9.5. *Procedimientos de área*

- Procedimiento de sanidad en las instalaciones

5.30.10. El puerto como punto de entrada

De acuerdo con lo señalado por el artículo 1 del Reglamento Sanitario Internacional (RSI – 2005) el puerto es un puerto marítimo o un puerto situado en una masa de agua interior al que llegan o del que salen embarcaciones que efectúan un viaje internacional. Por consiguiente, es un punto de entrada o salida internacional de viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías y paquetes postales.

5.30.11. Respuesta ante eventos de salud pública y coordinación interinstitucional con las Autoridades Sanitarias

Cuando a bordo de un buque se hallen signos o síntomas clínicos e información basada en hechos o pruebas de un riesgo para la salud pública y salud pública de importancia

internacional, incluidas fuentes de infección o contaminación, el Terminal coordinará con las Autoridades Sanitarias la implementación, según corresponda, de las medidas de salud pública señaladas en el Título V del RSI – 2005.

Para efectos de notificaciones de eventos sanitarios que puedan constituir una emergencia de salud pública, el Terminal coordinará con las Autoridades Sanitarias la aplicación de lo dispuesto por los artículos 6, 7 y 8 del RSI – 2005.

5.30.12. Autoridades Sanitarias

Son autoridades sanitarias las designadas por la Ley en el marco de sus competencias, dentro de las cuales se incluyen: la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), la Policía Nacional, la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y las Direcciones Territoriales de Salud (Sanidad Portuaria).

5.31. Protocolos para atender emergencias y contingencias

5.31.1. ALCANCE

El Plan de gestión del riesgo de desastres, involucra a los colaboradores y a cualquier persona que, en el momento de una emergencia, se encuentre en dentro del terminal de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A, ubicado en la península aguadulce, Buenaventura – Valle del Cauca.

En relación con las obligaciones ambientales, el responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) es la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., lo anterior, porque es la titular de la Licencia Ambiental otorgada para el desarrollo de las operaciones portuarias.

5.31.2 RESPONSABILIDADES

Gerencia: Tomar decisiones nivel estratégico, aprueba recursos físicos y financieros.

Líder HSEQ: Responsable de monitorear y auditar periódicamente este procedimiento se cumpla.

Analistas HSEQ: Socializar el documento a las diferentes áreas de negocio.

Brigadista de Emergencia: Ejecutar los planes de acción con respecto a la prevención y atención de emergencias en el puerto.

Centro Médico: Ejecutar los planes de acción con respecto a la prevención y atención de emergencias en el puerto.

Supervisor de seguridad Física: Ejecutar los planes de acción con respecto a la prevención y atención de emergencias en el puerto.

Planner y supervisor de Operaciones: Ejecutar los planes de acción con respecto a la prevención y atención de emergencias en el puerto.

Empleados de Aguadulce: Todos los empleados son responsables de cumplir con los requisitos descritos en este documento.

Contratistas o visitantes: Todo los contratista o visitante son responsables de cumplir con los requisitos descritos en este documento.

5.31.3 DEFINICIONES

Con el fin de facilitar el entendimiento del Plan de gestión riesgo de desastres a continuación se relacionan algunos términos:

Alarma: Aviso o señal que se da para que se sigan instrucciones específicas debido a la presencia real o inminente de un evento adverso.

Alerta: Estado declarado con el fin de tomar precauciones específicas debido a la probable y cercana ocurrencia de un evento adverso.

Amenaza: Factor externo al sujeto, objeto o sistema expuesto, representado por la potencial ocurrencia de un suceso de origen natural o generado por la actividad humana que puede manifestarse en un lugar específico, con una intensidad y duración determinadas.

Análisis de Vulnerabilidad: Proceso para determinar el valor arriesgado y la susceptibilidad de los bienes expuestos a una amenaza específica.

Comunidad: Grupo de personas que se localiza en un espacio determinado y establecen vínculos espontáneos de solidaridad contruidos en el tiempo.

Contaminación: Alteración del medio por sustancias o formas de energía puestas allí, en cantidades, concentraciones o niveles, capaces de interferir con el bienestar y la salud de las personas, alterar el medio ambiente, o afectar los recursos naturales.

Contingencia: Es un suceso que puede ocurrir o no (existencia hipotética), como es el caso de una emergencia.

Control: Medida que modifica al riesgo, (Escuela Europea de la Excelencia, 2015). Cualquier acción cuyo propósito es el de prevenir la ocurrencia de un incidente o disminuir la severidad de las consecuencias o acciones reactivas (de respuesta) a la emergencia.

Desastre: Alteración en las personas, los bienes, los servicios y el medio ambiente causadas por un fenómeno natural o generado por la actividad humana, que exceden la capacidad de respuesta de la comunidad afectada.

Efecto Ambiental: Es la consecuencia derivada de un impacto ambiental, por causa de la ejecución de un proyecto, obra o actividad.

Emergencia: Evento adverso que puede ser resuelto con los recursos (técnicos – humanos) que la comunidad posee.

Evento Adverso: Alteraciones en las personas, los bienes, los servicios y el medio ambiente causadas por un suceso natural o generado por la actividad humana.

Factor de Riesgo: condiciones ambientales, procedimientos y comportamientos humanos, que encierran una capacidad potencial de producir lesiones físicas y/o daños materiales.

Gestión del riesgo: Es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible (Ley 1523 de 2012).

Impacto: Es la consecuencia directa o indirecta de una amenaza sobre elementos vulnerables (personas, medio ambiente o bienes). El lugar donde se presenta el impacto se denomina área o zona de impacto.

Intervención: Corresponde al tratamiento del riesgo mediante la modificación intencional de las características de un fenómeno, con el fin de reducir la amenaza que representa o de modificar las características intrínsecas de un elemento expuesto para reducir su vulnerabilidad (Ley 1523 de 2012).

Intervención correctiva: Proceso cuyo objetivo es reducir el nivel de riesgo existente en la sociedad a través de acciones de mitigación, en el sentido de disminuir o reducir las condiciones de amenaza, cuando sea posible, y la vulnerabilidad de los elementos expuestos (Ley 1523 de 2012).

Intervención prospectiva: Proceso cuyo objetivo es garantizar que no surjan nuevas situaciones de riesgo a través de acciones de prevención, impidiendo que los elementos expuestos sean vulnerables o que lleguen a estar expuestos ante posibles eventos peligrosos. Su objetivo último es evitar nuevos riesgos y la necesidad de intervenciones correctivas en el futuro. La intervención prospectiva se realiza primordialmente a través de la planificación ambiental sostenible, el ordenamiento territorial, la planificación sectorial, la regulación y las especificaciones técnicas, los estudios de prefactibilidad y diseño adecuados, el control y seguimiento y en general todos aquellos mecanismos que contribuyan de manera anticipada a la localización, construcción y funcionamiento seguro de la infraestructura, los bienes y la población (Ley 1523 de 2012).

Incidente: Suceso de causa natural o por la actividad humana que requiere la acción de personal de servicios de emergencia para proteger vidas, bienes y medio ambiente.

Límite Inferior de Inflamabilidad (L.I.I.): Corresponde a la mínima proporción de aire y vapor inflamable, expresada como concentración o porcentaje en volumen, necesaria para que ocurra combustión.

Límite Inferior de Inflamabilidad Medio (L.I.I. /2): Corresponde a la mitad del límite inferior de inflamabilidad, en el cual teóricamente no se produce combustión.

Límite Superior de Inflamabilidad (L.S.I.): Corresponde a la máxima proporción de aire y vapor inflamable, expresada como concentración o porcentaje en volumen necesario, para que ocurra combustión.

Limpieza: Recolección del producto derramado. No significa descontaminación. Limpieza es quitar la afectación. Las acciones de limpieza pertenecen a la mitigación, es decir, la parte operativa de la fase de prevención. Con la limpieza se previene el daño eventual subsiguiente a una afectación que se produciría si no se limpia.

Manejo de desastres: Es el proceso de la gestión del riesgo compuesto por la preparación para la respuesta a emergencias, la preparación para la recuperación post-desastre, la ejecución de dicha respuesta y la ejecución de la respectiva recuperación, entiéndase: rehabilitación y recuperación (Ley 1523 de 2012).

Medio Ambiente: Para efectos de la Ley 23/73, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables. Lo constituye el entorno biológico que nos rodea como el aire, la tierra, los cuerpos de agua, la flora, la fauna y en general todo lo que representa factor de vida animal o vegetal. Mitigación Acciones dirigidas a atenuar y minimizar los impactos y efectos negativos de un proyecto, obra o actividad sobre el medio ambiente. Decreto 2041/14.

Mitigación: Resultados de una intervención dirigida a reducir riesgos.

Mitigación del riesgo: Medidas de intervención prescriptiva o correctiva dirigidas a reducir o disminuir los daños y pérdidas que se puedan presentar a través de reglamentos de seguridad y proyectos de inversión pública o privada cuyo objetivo es reducir las condiciones de amenaza, cuando sea posible, y la vulnerabilidad existente (Ley 1523 de 2012).

Peligro: Situación (real o no) que amenaza la vida o integridad de una o varias personas.

Planificación: Fase del proceso administrativo consistente en formular objetivos y determinar estrategias, actividades y recursos para lograrlos.

Plan de Evacuación: Conjunto de acciones y procedimientos tendientes a que las personas amenazadas por un peligro (Incendio, inundación, etc.), protejan sus vidas e integridad, mediante su desplazamiento hasta y a través de lugares de menor riesgo.

Preparación: Conjunto de medidas y acciones para reducir al mínimo la pérdida de vidas humanas y otros daños, organizando oportuna y eficazmente la respuesta y la rehabilitación.

Prevención: Conjunto de acciones cuyo objeto es impedir o evitar que sucesos naturales o generados por la actividad humana causen eventos adversos.

Prevención de riesgo: Medidas y acciones de intervención restrictiva o prospectiva dispuestas con anticipación con el fin de evitar que se genere riesgo. Puede enfocarse a evitar o neutralizar la amenaza o la exposición y la vulnerabilidad ante la misma en forma definitiva para impedir que se genere nuevo riesgo. Los instrumentos esenciales de la prevención son aquellos previstos en la planificación, la inversión pública y el ordenamiento ambiental territorial, que tienen como objetivo reglamentar el uso y la ocupación del suelo de forma segura y sostenible. (Ley 1523 de 2012).

Punto de Encuentro: Es un lugar amplio y libre de riesgos adecuado para recibir a todo el personal que ha realizado la evacuación y en él se realiza el recuento o conteo para verificar que ocupantes pudieron salir con éxito y cuáles no.

Reconstrucción: Es el proceso de reparación, a mediano y largo plazo del daño físico, social y económico, a un nivel de desarrollo superior al existente antes del evento adverso.

Rehabilitación: Recuperación a corto plazo de los servicios básicos e inicio de la reparación del daño físico, social, económico.

Recuperación: Son las acciones para el restablecimiento de las condiciones normales de vida mediante la rehabilitación, reparación o reconstrucción del área afectada, los bienes y servicios interrumpidos o deteriorados y el restablecimiento e impulso del desarrollo económico y social de la comunidad. La recuperación tiene como propósito central evitar la reproducción de las condiciones de riesgo preexistentes en el área o sector afectado (Ley 1523 de 2012).

Reducción del riesgo: Es el proceso de la gestión del riesgo, está compuesto por la intervención dirigida a modificar o disminuir las condiciones de riesgo existentes, entiéndase: mitigación del riesgo y a evitar nuevos riesgos en el territorio, entiéndase: prevención del riesgo. Son medidas de mitigación y prevención que se adoptan con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, para evitar o minimizar los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos. La reducción del riesgo la componen la intervención correctiva del riesgo existente, la intervención prospectiva de nuevo riesgo y la protección financiera (Ley 1523 de 2012).

Respuesta: Acciones llevadas a cabo durante la ocurrencia de un evento adverso, se debe centrar en proteger a las personas, instalaciones o el ambiente; atender los daños a la salud y controlar la situación ante réplicas o sucesos secundarios. Ejecución de las actividades necesarias para la atención de la emergencia como accesibilidad y transporte, telecomunicaciones, evaluación de daños y análisis de necesidades, salud y saneamiento básico, búsqueda y rescate, extinción de incendios y manejo de materiales peligrosos, albergues y alimentación, servicios públicos, seguridad y convivencia, aspectos financieros y legales, información pública y el manejo general de la respuesta, entre otros. La efectividad de la respuesta depende de la calidad de preparación (Ley 1523 de 2012).

Rescate: Consiste en la aplicación de técnicas de estabilización, remoción, penetración extracción de víctimas por desastres o accidentes, que se encuentren atrapados o aprisionados por estructuras, vehículos (aéreos, terrestres o acuáticos) o perdidos en zonas de selva, nevados y náufragos o víctimas de inundaciones.

Respuesta: Acciones llevadas a cabo ante un evento adverso y que tienen por objeto salvar vidas, reducir el sufrimiento y disminuir pérdidas.

Restablecimiento: Vuelta a la normalidad de todas las operaciones administrativas y operativas.

Riesgo: Probabilidad de exceder un valor específico de daños sociales, ambientales y económicos, en un lugar específico y durante un tiempo de exposición determinado.

Rutas de Derrame: Trayectoria que sigue un derrame, hasta perder su potencialidad de daño.

Vulnerabilidad: Factor interno de un sujeto, objeto o sistema expuesto a una amenaza, que corresponde a su disposición intrínseca a ser dañado o afectado.

Simulacro: Ejercicio de juego de roles que se lleva a cabo en un escenario real o construido en la forma posible para asemejarlo.

Sistema Comando de Incidentes SCI: Es la combinación de instalaciones, equipamiento, personal, procedimientos y comunicaciones, operando en una estructura organizacional común; con la finalidad de que estos recursos sean usados en la dirección y control de emergencias. provee una estructura ordenada y coordinación efectiva en las operaciones de emergencias para lograr el control del incidente, sin que se produzca acciones inseguras que afecten la vida y la salud de los trabajadores y los recursos sean utilizados en forma racional y eficiente, el sistema se caracteriza por ser utilizar una estructura orgánica flexible que permite atender incidentes de cualquier envergadura y complejidad. Está estandarizado para lograr la incorporación rápida de personal y otros recursos, de diferentes

5.31.4 PROCEDIMIENTO

5.31.4.1 MARCO LEGAL.

La Ley 1523 de 2012 adoptó la Política y el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres en Colombia y como una herramienta para la implementación de la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, la Ley 1523 de 2012 determinó la estructura del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD).

De conformidad con lo establecido en el artículo 8° de la Ley 1523 de 2012, hacen parte del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD) las entidades públicas que tienen responsabilidad en la gestión del desarrollo social, económico, ambiental sostenible, en los ámbitos sectoriales, territoriales, institucionales y de proyectos de inversión. Así como, las entidades privadas con ánimo y sin ánimo de lucro

que intervienen en el desarrollo a través de sus actividades económicas, culturales y participativas.

Que en tal sentido, se hace necesario estructurar el marco normativo para aquellas entidades públicas y privadas que en ejercicio de sus actividades y operaciones económicas, puedan encontrarse o generar condiciones de riesgo y/o generar escenarios de riesgo cuya materialización cause una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad, en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios o los recursos ambientales, entre otros; y cómo se debe implementar este marco normativo con la planeación de acciones que permitan gestionar el riesgo de desastres.

Ley 1523 de 2012: Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.

Decreto 2157 de 2017: Por medio del cual se adoptan directrices generales para la elaboración del plan de gestión del riesgo de desastres de las entidades públicas y privadas en el marco del artículo 42 de la Ley 1523 de 2012.

Normas técnicas colombianas NTC ICONTEC (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación)

NTC – ISO 31010: Técnicas para la evaluación del riesgo.

NTC 1446. Medios de extinción del fuego con Polvo Químico Seco.

NTC 1461. Colores y señales de seguridad.

NTC 1478. Material de seguridad y lucha contra incendios.

NTC 1669. Ingeniería Civil y Arquitectura. Código para el suministro y la distribución de agua para extinción de incendios en edificaciones. Sistema de hidrantes.

NTC 1700. Establece los requisitos mínimos, que deban cumplir los medios de salida, para facilitar la evacuación de los ocupantes de una edificación en caso de fuego u otra emergencia.

NTC 1916. Extintores de fuego clasificación y ensayo.

NTC 1931. Higiene y seguridad. Seguridad contra incendios. Señales.

NTC 2301. Ingeniería Civil y Arquitectura. Código para el suministro y distribución de agua para extinción de incendios en edificaciones. Sistema de Regaderas.

NTC 2362. Extintores de Bióxido de Carbono.

NTC 2875. Higiene y Seguridad. Seguridad en edificios. Sistemas extintores de Bióxido de Carbono.

NTC 2885. Extintores de fuego portátil.

NTC 2886. Higiene y Seguridad. Tanques de agua para sistema aprobados contra incendio.

NTC 3324. Higiene y Seguridad generalidades. Recomendaciones para la Organización, entrenamiento y los equipos de Brigadas privadas contra Incendios.

NTC 3398. Higiene y seguridad. Ropa protectora, protección contra sustancias químicas líquidas. Determinación de la penetración de líquidos en materiales impermeables al aire.

NTC 3458. Higiene y seguridad. Identificación de tuberías y servicios.

NTC 4139. Accesibilidad al medio físico. Símbolo gráfico. Características generales.
NTC 4141. Accesibilidad de personas al medio físico. Símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.
NTC 5610. Accesibilidad al medio físico. Señalización Táctil.
NTC 6002. Accesibilidad de las personas al medio físico. Viviendas accesibles.
GTC 137. Gestión del riesgo. Vocabulario.
Normas internacionales

ONU (10 de diciembre 1984) Artículo 3. Todo individuo tiene derecho a la libertad, a la vida y a la seguridad de su persona.
OSHA 29 CFR 1910.38. Planes de emergencias para empleados y prevención de fuego.
ANSI A13.1. Esquema para identificación de señales de tubería.
35. NFPA (asociación nacional protectora contra incendio):
Norma 10 NFPA. Norma del Manejo y mantenimiento de extintores Establece el tipo, la distribución y uso de extintores portátiles.
Norma 30 NFPA. Contempla el almacenamiento de líquidos inflamables y combustibles.
Norma 72 NFPA. Código nacional de alarmas de incendio. Sistemas de detección, alarma y comunicación. 2007.
Norma 72 B NFPA. Normas para la instalación, mantenimiento y el uso de sistemas auxiliares de protección para el servicio de alarmas contra incendio.
Norma 101 NFPA. Código de protección de la vida. Código de seguridad humana.
Norma 471 NFPA. Prácticas recomendadas para responder a incidentes con materiales peligrosos.
Norma 600 NFPA. Formación de brigadas de emergencia privadas.
Norma 704 NFPA. Sistema Normalizado para la identificación de los Riesgos de incendio con materiales peligrosos.
Norma 1600 NFPA. Manejo de desastres, emergencias y programa para la continuidad del negocio.
Convenio Internacional para la prevención de contaminación por Buques Marpol 73/78. (Aprobado por la Ley 12 de 1981).
Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Aprobado por la Ley 885 de 2004).
Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 2000 (Aprobado por la Ley 885 de 2004).
Protocolo Complementario del Acuerdo sobre la cooperación Regional para el Combate contra la contaminación del Pacífico Sudeste por Hidrocarburos y otras sustancias nocivas, 1983.
Decreto 2190 de 1995, que ordena la elaboración y el desarrollo del Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en Aguas Marinas, Fluviales o Lacustres DGPAD.
Decreto 1521 de 1998 del Ministerio de Minas y Energía, por el cual se reglamenta el almacenamiento, manejo, transporte y distribución de combustibles, para estaciones de servicio.

Resolución (0887 de 2019) MD DIMAR-ASIMPO 1 de octubre de 2019, por la cual se notifica cuando se presente pérdida efectiva o probable de hidrocarburos (anexo I – MARPOL 73/78).

Protección de la identidad cultural de comunidades negras (Ley 70 de 1993).

Derecho de propiedad colectiva (Decreto 1745 de 1995).

Consulta previa (Decreto 1320 de 1998).

Licencia ambiental (Resolución 1762 de 2008).

5.32. Mecanismos de Comunicación.

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce plantea los siguientes lineamientos corporativos en materia de comunicación del plan de gestión del riesgo de desastres:

El plan de gestión del riesgo es divulgado al personal directo contratista y visitante, mediante la inducción, reinducciones, capacitaciones y folletos.

El plan de gestión del riesgo es verificado, mediante la articulación con el plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias.

Los grupos de interés que tiene como foco de interés la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce son: comunidad, accionistas, alta dirección, empleados, clientes usuarios, autoridades, proveedores, contratistas, transportistas.

La comunicación del riesgo con el entorno se realiza por medio del equipo de gestión socioambiental generando los enlaces con las comunidades para temas sociales y ambientales respetando sus características culturales.

En caso de materialización de emergencias se cuenta con la comunicación directa a las siguientes instituciones:

Centro Regulator de Urgencias y Emergencias del Valle del Cauca

Atención las 24 horas para:

Referenciay Contra referencia Autorización de Servicios 3047 Emergencias y Desastres

Lunes a viernes 8am-12m y 2pm-6pm PBX (2) 6206820 Ext 1

Oficina Gestión de Riesgo Buenaventura

Dirección: Edificio CAD Calle 2 Cra 3 Centro, Buenaventura Valle del Cauca Colombia.

Horario de atención: DE LUNES A VIERNES DE 8:00 A.M. A 11:00 M. Y DE 2:00 P.M. A 5:00 P.M.

Contáctenos - Teléfono: (57) 2 2405400 - (57) 2 2405401 alcalde@buenaventura.gov.co.

Isla Naval Estación de Guardacostas

(57) 2 2418894
(57) 2 2418874
(57) 2 2418864

Dirección General Marítima DIMAR

Capitanías de Puerto Lunes a viernes de 8:00 a.m./12:00 a.m. - 02:00p.m./06:00 p.m.
Línea Anticorrupción 018000 911670
+57 1 220 0490 dimar@dimar.mil.co notificacionesjudiciales@dimar.mil.co
(57)(1)2200490 ext 2454
Dirección: Calle 2 A No 1-02 Centro Antigua La Pagoda Teléfono: +57(2) 2423702
Fax: +57(2) 2417867 - +57(2) 2423702
Extensiones Unidades Regionales
Correo Electrónico: jefcp01@dimar.mil.co - cp01@dimar.mil.co

Armada Nacional de Colombia

Ministerio de Defensa Nacional, Carrera 54 N° 26 – 25 CAN Bogotá D.C., Colombia
Conmutador (571) 369 20 00
Línea de Atención al Ciudadano 018000111380 - Tel. 3692000 Ext. 11112-10506-10503
Email ciudadano@armada.mil.co
Línea Anticorrupción Armada Nacional 018000116969 Celular No 3138386823 Disponible 24 horas
Email transparencia.arc@armada.mil.co
Horario de Atención de Lunes a viernes de 8 a.m. a 5 p.m.

Cuerpo de Bomberos

119 / 2422222

Ver Anexo: Directorio telefónico de apoyo – Plan de prevención, preparación de respuesta ante emergencias Terminal.

5.33. Metodología para la Formulación Del PGRD

El Plan de gestión de riesgos y desastre desarrolla los procesos de la gestión del riesgo establecidos por la Ley 1523 de 2012 bajo los siguientes lineamientos, en articulación con lo pertinente a lo referido en los sistemas de gestión que maneje la empresa.

Las contingencias ambientales serán reportadas a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), mediante el envío de informes de avance periódicos después de ocurrido el evento, hasta que se haya cumplido con el restablecimiento ambiental de la zona afectada por el derrame de sustancias.

Para cualquier contingencia ambiental, el único responsable ante la ANLA es SPIA.

SPIA tiene dentro del instrumento de manejo y control ambiental un Plan de Contingencias, el cual está orientado al manejo riesgo o afectación al Medio Ambiente por posibles eventos contingentes.

De acuerdo al Decreto 2157 de 2017 se **adoptan directrices generales para la formulación del plan de gestión del riesgo de desastres de las entidades públicas y privadas en el marco del artículo 42 de la Ley 1523 de 2012, para la cual** se procedió al levantamiento de la información relevante de la siguiente manera:

Datos generales de Sociedad puerto industrial Aguadulce

Distribución de áreas

Recursos humanos, inventario de equipos para la protección y atención de emergencias

Antecedentes de emergencias

Identificación de amenazas internas y externas

Con la información recolectada, se procede a la formulación de los componentes del plan gestión de riesgos de desastres, evidenciados en los apartados siguientes, al igual que el análisis y calificación de la vulnerabilidad detallados a continuación.

Proceso de conocimiento del Riesgo.

El plan de gestión de riesgos de desastres se enmarca en tres procesos. El primero es un proceso de conocimiento del riesgo, el cual está compuesto por la contextualización del proyecto y la valoración del riesgo. El segundo es la reducción del riesgo el cual contempla el tratamiento del riesgo para definir el tipo de intervención, las directrices para el diseño y las especificaciones técnicas de las medidas a implementar para modificar los riesgos existentes y proyectados. Finalmente, con los resultados del análisis de riesgos y las medidas propuestas para la reducción del riesgo, se estructura el plan de emergencia y contingencia en el proceso de manejo del desastre.

Recursos.

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce planifica los recursos para la gestión y ejecución del plan de gestión de desastres incluyéndolo en los presupuestos anuales, a continuación, se describe las diferentes categorías de distribución:

Capital: Presupuesto HSEQ, SPIA, apoyo COLMENA y DELIMA MARSH.

Tiempo: Plan de ejecución anual.

Personal: Analista HSEQ, Brigada profesional, centro médico.

Tecnología: Equipos de emergencia, red contraincendios, vehículo de extinción de incendio, ambulancia medicalizada.

Procesos y procedimientos: Plan de emergencia, Procedimientos operativos normalizados.

Ver Anexos en documentos Plan de preparación, prevención y respuesta ante emergencias.

5.34. Comprensión del Riesgo de Desastres.

Establecimiento de contexto.

Información general de la actividad.

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce es un puerto multipropósito ubicado estratégicamente en la península de Aguadulce en Buenaventura, Colombia. Un terminal de contenedores de última generación que inició operaciones en noviembre de 2016, logrando altos estándares de productividad y seguridad a nivel internacional en todas sus operaciones.

Puerto Aguadulce se caracteriza por su alto nivel tecnológico sustentado en equipos de última tecnología, sistemas operativos de vanguardia, instalaciones de alta calidad, personal experto y capacitado en las últimas tecnologías. Igualmente, se destaca por sus indicadores de productividad, seguridad y servicio al cliente los cuales se han logrado gracias a los procesos de optimización y trazabilidad en el manejo de carga.

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce tiene una capacidad instalada en su terminal de contenedores de 600.000 TEUs/año y se sitúa en 128 hectáreas de las cuales 84 son concesión y 44 corresponden a zona privada.

ITEM	DESCRIPCIÓN
Nombre del establecimiento	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.
Actividad principal que se realiza en la instalación	Terminal multipropósito especializado en cargas de contenedores.
Actividades complementarias que se realizan en la instalación	Trabajo en alturas: Descarpe de vehículos Explosión, incendio: Tanqueo de lancha y Motonaves Explosión, incendio: Descargue de combustible de carrotanque.
Descripción del servicio que presta	Terminal multipropósito especializado en cargas de contenedores.
Localización de la instalación	ZF Km 21 700 Buenaventura Valle - Península de Aguadulce.

Vías de acceso	Marítima: En lancha desde el muelle turístico ciudad Buenaventura. Terrestre: 20,7 kilómetros de carretera vía al gallinero aguadulce.
Linderos del predio	Norte: 200 Mts aprox. Estero las Crucecitas. Sur: 100 Mts aprox. Océano Pacífico. Este: 300 Mts aprox. Zona continental. Oeste: 300 Mts aprox. Estero Aguadulce.
Área total, libre y construida del predio	Muelle Spia: 27360 m2 •Muelle Boscoal: 7755.65 m2 •Viaducto – Pasarela Spia: 5119.27m2 •Viaducto – Pasarela Boscoal: 2637.38 m2 •Patio de Contenedores: 111235.65 m2 •Contenedores Vacíos: 4861.97 m2 •ZUI: 3016 m2 •ZUI 2: 1200 m2

	•Bodega Pre-Inspección: 761.4 m2 •Bodega CFS: 7300 m2 •Cobertizos CFS: 3675.17 m2 •Vías Internas y áreas de Circulación: 52851.39 m2 •Edificios de Oficinas Administrativas, Bomberos, Proyecto, Enfermería: 5.586 m2 •Taller de Mantenimiento: 1.049 •Bodega auxiliar: 1.140 m2 •Gate: 950 m2
--	---

Edificaciones y número de pisos	Patios de Contenedores Vacíos y Vigas de Circulación RTG: Pavimento en concreto de 5000 PSI con espesor de 0.41mm. Patios de Contenedores Vacíos y Vigas de Circulación RTG: Pavimento en concreto de 5000 PSI con espesor de 0.41mm. Patios de Contenedores Vacíos y Vigas de Circulación RTG: Pavimento en concreto de 5000 PSI con espesor de 0.41mm. Vías de Circulación: Pavimento en concreto de 5000 PSI con espesor de 0.30 mm. Muelle: Estructura de soporte con cerca de 600 pilotes metálicos y plataforma en concreto pretensado con resistencia superior de 5000 PSI. Edificaciones (CFS, ZUI, Workshop): Estructura vertical y de techo concebida con pórticos laterales en acero y cerramiento laterales y cubiertos con paneles meteco. Sub Estaciones Eléctricas (Principal y Reefer): Estructuras construidas en concreto con resistencia mínima de 5000 PSI.
Edificaciones y número de pisos	Áreas Administrativas: Espacios modulares en contenedor tipo Flat Pack, con aislamiento termoacústico a doble cara en aluminio revestido. Acabado Pisos: Estructura metálica, lamina de fibrocemento (asbestos free), base PVC, piso PVC tipo linóleum, aislamiento termo acústico lana de roca. Acabado Cubiertas: Estructura metálica, soporte listo madera, lámina metálica, aislamiento termo acústico lana de roca, Lona PVC incluyendo protección térmica. Acabado Paredes: Panel sándwich 60 mm con lámina metálica y aislamiento termo acústico lana de roca. Acabado Estructura: Estructura metálica Vías de Circulación: Pavimento en concreto de 5000 PSI con espesor de 0.30 mm. Muelle: Estructura de soporte con cerca de 600 pilotes metálicos y plataforma en concreto pretensado

Edificaciones y número de pisos	con resistencia superior de 5000 PSI. Edificaciones (CFS, ZUI, Workshop): Estructura vertical y de techo concebida con pórticos laterales en acero y cerramiento laterales y cubiertos con paneles metecno. Sub Estaciones Eléctricas (Principal y Reefer): Estructuras construidas en concreto con resistencia mínima de 5000 PSI. Áreas Administrativas: Espacios modulares en contenedor tipo Flat Pack, con aislamiento termoacústico a doble cara en aluminio revestido. Acabado Pisos: Estructura metálica, lamina de fibrocemento (asbestos free), base PVC, piso PVC tipo linóleum, aislamiento termo acústico lana de roca. Acabado Cubiertas: Estructura metálica, soporte listo madera, lámina metálica, aislamiento termo acústico lana de roca, Lona PVC incluyendo protección térmica. Acabado Paredes: Panel sándwich 60 mm con lámina metálica y aislamiento termo acústico lana de roca. Acabado Estructura: Estructura metálica.
Horario de funcionamiento y turnos del personal	Personal permanente de acuerdo a turnos rotativos en los siguientes turnos: 6:00 a 14:00 - 14:00 a 22:00 - 22:00 a 6:00.
Personal permanente en la instalación	Si, de acuerdo a turnos rotativos.
Instalaciones compartidas con otras entidades o empresas	Instalación compartida con la empresa COMPAS Aguadulce.
Equipamiento de emergencia existente en la instalación	Brigada mixta y Centro médico SPIA, equipos para respuesta a emergencia por incendios (Red contra incendios, extintores Multipropósito, CO2, satélites, kit rescate de personas en alturas, emergencia por químicos en tierra, emergencias médicas.

Actividades, proceso, componentes que pueden generar riesgo en la instalación	Derrame de combustible en piso: ACPM, Gasolina. Derrame de combustible en agua: IFO. Atropellamiento vial: Equipos y vehículos. Caída de personas de grúas RTG&QC: Mantenimiento y Operaciones.
--	---

Ubicación Geográfica de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A

Diagrama de Áreas y Sectorización del Terminal

Zonas	Áreas
Zona A	Muelle, Sub-estación Eléctrica Crane, Pasarella, Ingreso Peatonal Marítimo.
Zona B	Patios de Contenedores, Sub-estación Eléctrica Reefer, Escáner Vehicular, Brigada de Emergencia.
Zona C	Ingeniería y Mantenimiento, Bascula Camionera, Estación de Servicio, CFS, Sub-estación eléctrica Principal, Estación de Combustible de Emergencia, Bodega Preinspección, ZUI.
Zona D	OCR Salida, Centro Médico, Oficina Proyectos – HSE, Oficinas Administrativas, Ingreso Peatonal Terrestre, Ingreso Vehicular (Main Gate), Oficina Zona Franca (Trouble Desk), DIRAN, POLFA, OCR Salida, Centro Acopio Temporal de Residuos, Vía de Acceso.

5.35. Contexto Externo de la entidad y la instalación.

Elementos expuestos entorno de la actividad y la relacionada con el área de afectación.

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce identifico como partes interesadas a las personas o grupos que generan impactos en la organización o se ven impactados por las diferentes actuaciones de la empresa como terminal multipropósito especializada en cargas de contenedores en su área de influencia. Considerando tres criterios: Legitimidad, poder y urgencia se identificaron y analizaron las siguientes partes interesadas:

Usuarios y/o clientes: Conjunto de personas, empresas y otras organizaciones con las que se tiene una relación a partir de la prestación del servicio.

Comunidad: Población que habita en las zonas donde la empresa tiene presencia a través de sus proyectos y operaciones.

Proveedores / Contratistas: Conjunto de personas naturales y jurídicas que proveen o están en capacidad de proveer bienes o servicios.

Comunidades: **Sociedad Puerto Industrial Aguadulce SA**, promueve el desarrollo sostenible a través de la ejecución de programas de bienestar social, generando un impacto positivo en las 6 comunidades del área de influencia al puerto y contribuye con el relacionamiento solidario entre la compañía con las comunidades e instituciones públicas y privadas de la región.

Sociedad Puerto industrial Aguadulce SA, tiene relación estrecha con cada uno de los consejos comunitarios de comunidades negras que habitan en el área de influencia y son pieza clave en la contratación de personal no calificado en las diversas tareas que se realizan en el terminal.

Bajo Calima con el 40%. Gamboa con el 5%.

La Brea con el 20%. Cordoba con el 5%.

La Caucana con el 5%. Citronela con el 5%.

El terminal de SPIA se encuentra ubicado en la ZF Km 21 700 Buenaventura Valle - Península de Aguadulce.

Norte: 200 Mts aprox. Estero las Crucecitas. Sur: 100 Mts aprox. Oceano Pacifico.

Este: 300 Mts aprox. Zona continental. Oeste: 300 Mts aprox. Estero Aguadulce.

Entre las actividades económicas del área de influencia están: la pesca, corte de madera, artesanías, agricultura, minería, caza y recolección de productos del monte.

Puerto Aguadulce contribuye en los procesos de formación y cursos que ayuden a la mejora de sus actividades. Desde la fase de proyecto y construcción del terminal, se crearon 5 acuerdos de consulta previa el cual ha sido de estricto cumplimiento y es llevado de la mano con cada una de las 06 comunidades el cual son piezas fundamentales para su cumplimiento.

Construcción y operación del terminal.

Calificación de mano de obra para que tengan oportunidades laborales en el proyecto.

Creación del equipo socio - ambiental.

Cumplimiento de leyes y normatividad vigente en materia de Seguridad & salud en el trabajo.

Plan de manejo de tránsito de vía.

Programa de información y participación comunitaria.

Educación y capacitación al personal vinculado al proyecto.

Contratación de mano de obra local no calificada.

Aguadulce por su gente y su gente por Aguadulce!

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce SA, tiene un gran compromiso con la comunidad el cual da prioridad para la vinculación como personal directo o contratista. Para vinculación como personal directo inicia con un proceso de formación básico en la operación de equipos del terminal con oportunidad de ascenso de acuerdo a desempeño. Como personal contratista en construcción del terminal se prioriza personal de la comunidad de acuerdo a su formación en el área a desempeñar.

5.36. Descripción del entorno del establecimiento/actividad en relación a sus condiciones biofísicas y de localización:

Buenaventura, es un distrito de Colombia, ubicado en el departamento del Valle del Cauca. El principal puerto marítimo de Colombia y es uno de los diez puertos más importantes de Hispanoamérica; se estima que Buenaventura mueve más del 53 % del comercio internacional del país.³ Es la tercera ciudad más poblada del departamento después de Cali y Palmira.

Se encuentra a orillas de la Bahía de Buenaventura en el océano Pacífico. Dista 114 km por carretera a Cali, la cual está separada de ella por la Cordillera Occidental de los Andes. Aparte de esto, es el único municipio del Valle del Cauca que cuenta con costas en el océano Pacífico.

Puerto Aguadulce, se encuentra dentro de la zona portuaria principal de Buenaventura, establecida en el Estudio de Ordenamiento físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos¹, que se extiende desde la Ensenada del Tigre hasta Punta de Soldado, incluyendo la bahía interior.

Concepto que fue acogido por el Gobierno Nacional al expedir el documento CONPES 3149 “PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2002 – 2003, ZONIFICACIÓN PORTUARIA PARA EL SIGLO XXI” al quedar incluida dentro de las zonas de manejo del litoral Pacífico para fines portuarios, además fue una de las zonas consideradas por el Gobierno Nacional susceptibles a

la expansión portuaria, estimulando la inversión privada para el desarrollo de proyectos, como el Puerto Industrial de Aguadulce.

El clima de la región se caracteriza por ser húmedo y tropical, con una temperatura media de 27° C, una pluviosidad alta de 6050 mm/año, siendo los meses de mayo (607 mm) y octubre (804 mm) los más lluviosos, con un promedio anual de 3,2 horas de sol por día, registrándose los mayores valores en el mes de julio, y con vientos predominantes de sudoeste durante casi todo el año, que se incrementan hacia el mediodía alcanzando un máximo 5,4 m/seg².

Las condiciones oceanográficas de la bahía de Buenaventura se caracterizan por presentar un régimen de mareas de tipo semidiurno normal, registrando dos pleamares y dos bajamares en un mismo día, con un período de 12 horas 25 minutos. La amplitud media de la marea en la zona del terminal marítimo es de 3.1 m, con variaciones de 1.3 m en períodos de mareas muertas, hasta 5.4 m en períodos de mareas vivas.

Las corrientes en la bahía son causadas principalmente por las mareas, seguidas de la acción del viento, los cambios de presión barométrica en el océano que producen variaciones en los niveles del mar y la lluvia sobre la zona de la bahía que causan un flujo hacia el exterior.

En marea subiendo, las corrientes entran a la bahía y avanzan siguiendo aproximadamente el alineamiento del canal de navegación, hasta llegar al sector de la isla Cangrejo, donde el

flujo se divide en dos: una buena parte se dirige hacia la zona de los muelles y el Estero Aguadulce y la otra fracción hacia el sur de la isla, para continuar hacia el río Dagua, esteros Hondo y El Piñal y posteriormente al Estero San Antonio. La máxima velocidad reportada alcanzó los 2,08 m/s a 5,0 m de profundidad, en la proximidad del canal navegable, en el sector de Boca Cangrejo. Las velocidades medias máximas se reportan entre 1,0 y 1,5 m/s; en las zonas bajas presenta valores inferiores a 0,5 m/s⁴.

El régimen de oleaje sigue el patrón de su principal fuente generadora: los vientos predominantes, por lo que el mayor porcentaje de olas se genera en el suroccidente y el occidente, con longitudes de onda entre 20m y 40 m y períodos entre 8 segundos y 15 segundos. El 80.7 % de las olas están en el rango entre 0 m y 2 m de amplitud. En la zona interior de la bahía hay una ausencia casi total de oleaje, pues las olas marinas rompen en los bajos al exterior de La Bocana.

El oleaje debido a vientos locales muestra la misma tendencia general. La región es considerada bajo una alta amenaza sísmica, reportándose que los eventos mayores que han afectado a Colombia en este siglo se originaron en el tramo oceánico que va desde Esmeraldas en el Ecuador hasta Buenaventura, con la generación de tsunamis que han afectado sectores bajos de la costa al sur de la bahía de Buenaventura, sin tener testimonios históricos de que hubiesen alcanzado al puerto.

Zona Rural

En cuanto a la zona rural se encuentra dividida en 19 corregimientos en las cuales hay 269 veredas y el número de poblaciones asciende a 388 asentamientos de diversos tamaño los

cuales se ubican dispersos al interior del bosque húmedo tropical con especial característica de estar ubicado a la rivera de los ríos, quebradas y en medio de las zonas costeras; los principales Centros Poblados son: Puerto Merizalde, Bajo Calima, Ladrilleros, Juanchaco, La Bocana y Punta Soldado.

Transporte y acceso vial

Buenaventura se comunica por una autopista de doble calzada, esta carretera sale hacia el sector de Loboguerrero donde se bifurca para ir a Cali o a Buga. Al llegar a Buga se coge la doble calzada para salir hacia las ciudades de Armenia, Medellín y Bogotá.

Esta ruta conocida como "La Vía al Mar" hace posible entrar en contacto con una variada geografía y un gran contraste de climas y paisajes. La primera parte del viaje lo llevará al Saladito y el km 18 de agradable clima (14 °C), fincas de recreo y numerosos paradores turísticos. Desde allí se empieza a descender hacia Buenaventura con un paisaje cada vez más tropical y exótico.

Hidrografía

La ciudad está rodeada por una inmensa cantidad de ríos, destacándose el Dagua, el Anchicayá, el Calima, el Raposo, el Mayorquín, el Cajambre, el Yurumanguí, parte del brazo derecho del río Naya y parte del brazo izquierdo del caudaloso río San Juan en su desembocadura. Además, posee una enorme cantidad de quebradas y ríos de menor

tamaño, como Agua Clara, San Marcos, Sabaletas, San Cipriano y Escalerete, el cual abastece la cabecera municipal a través de un moderno acueducto.

Geografía

Sociedad puerto industrial Aguadulce SA, está ubicada en la península de Aguadulce, pertenece territorialmente al Departamento del Valle del Cauca. Se encuentra localizado en el Occidente de la República de Colombia y este situado a 3,90438° N, 77,08233°O. y esta rodeada por los esteros estero crucecita y estero las cruces.

Entre las empresas más cercanas a **Sociedad puerto industrial Aguadulce** esta: Sociedad portuaria Buenaventura a 1.33 Kms y Terminal de contenedores de Buenaventura a 4.11 Kms.

Climatología

El clima de Buenaventura, como en toda la costa Pacífica colombiana es tropical, extremadamente lluvioso, ya que es una de las regiones con más pluviosidad del mundo. Los veranos son cortos y cálidos; los inviernos son cortos, calurosos y mojados y está opresivo y nublado durante todo el año. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 24 °C a 32 °C y rara vez baja a menos de 23 °C o sube a más de 34 °C.

Durante los meses de abril a noviembre hay una temporada de lluvias abundantes, en el cual se recibe aproximadamente el 70% de la precipitación anual. La otra temporada es menos lluviosa y corresponde a los meses de diciembre a marzo (cuando el cinturón nuboso se ha desplazado

al sur). En esta zona se detectan precipitaciones de alrededor de 8.000 mm/año, lo que determina que sea la hoya hidrográfica con mayor precipitación de la cuenca del Pacífico colombiano.

Aspectos bióticos

El Pacífico colombiano, presenta importantes ecosistemas caracterizados por su alta biodiversidad y gran fragilidad. Entre estos se encuentra la selva húmeda tropical, que constituye el 96.6% de este territorio y representa en lo regional, nacional e internacional, un patrimonio natural de gran valor ambiental y cultural. Estos ecosistemas han sido sometidos a una permanente intervención antrópica, como parte de una cultura y economía extractiva, que ocasiona un fuerte impacto ambiental.

Flora

En nuestros alrededores se evidencia una variada clasificación de los ecosistemas asociados a los paisajes fisiográficos está definida por ecosistemas de llanuras costeras (llanura costera de manglar y llanura costera de pantano o humedal), bosque de vegas, bosque de terrazas, bosque de colinas y bosque de montañas.

Fauna de ecosistemas acuáticos

Existen variedad de peces, se encuentran especies residentes permanentes, visitantes cíclicos y visitantes ocasionales. Muchas de las especies de peces que habitan el manglar,

fundamentan el sustento de la pesca artesanal y de la industrial de arrastre, en particular la del camarón y langostino.

Dimensión sociocultural

Sociedad puerto industrial aguadulce no limita con viviendas aledañas, la más cercana se encuentra a 14 kilómetros aproximadamente.

Servicios Públicos

Acueducto: En cumplimiento de la licencia ambiental y la ficha de recursos hídricos, para el consumo de agua potable por parte del recurso humano, Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. adquiere los galones de agua potable mediante empresa certificada, los cuales son distribuidas en las diferentes áreas de la empresa, se abastece con carros cisterna para las actividades de aseo y limpieza.

Electricidad: El servicio de energía es suministrado por la red de distribución de la empresa EPSA que alimenta la compañía en acometida de 13.200 Voltios, que se distribuye desde subestaciones eléctricas al as diferentes áreas del terminal (Subestación eléctrica principal, Subestación eléctrica Reefer, Subestación eléctrica Crane, Subestación eléctrica bodega de inspección y Subestación eléctrica CFS).

Recolección de Basuras, Escombros y RH: Área fuera de la terminal clasificada en 5 contenedores 20" acondicionados para la disposición de residuos en la siguiente clasificación (Peligrosos, Plástico, Papel, Orgánicos, Especiales) y para RH sitio de disposición fabricado en lamina PVC, con base en concreto, instalación eléctrica.

El terminal de SPIA se encuentra ubicado en la ZF Km 21 700 Buenaventura Valle - Península de Aguadulce.

Norte: 200 Mts aprox. Estero las Crucecitas. Sur: 100 Mts aprox. Océano Pacifico.
Este: 300 Mts aprox. Zona continental. Oeste: 300 Mts aprox. Estero Aguadulce.

Vías de acceso

Marítima: En lancha desde el muelle turístico ciudad Buenaventura. Terrestre: 20,7 kilómetros de carretera vía al gallinero aguadulce.

Organizaciones comunitarias e instituciones existentes en el territorio

Junta de concejos comunitarios, comités veredales, comité de empleo, junta directiva de concejos comunitarios equipo de gestion socioambiental.

Responsabilidades de Gestion del Riesgo

Sociedad puerto industrial Aguadulce cuenta con las siguientes áreas asignadas para ejecutar y dar continuidad a la gestión del riesgo:

Seguridad física, operaciones, HSEQ, mantenimiento, comunicaciones, Legal. Manejo de la emergencia: HSEQ, Seguridad física

Administracion del riesgo

Sociedad puerto industrial Aguadulce cuenta con una identificación de matrices de riesgos corporativos, cada gerencia gestiona sus riesgos prioritarios. Para los riesgos asociados a desastres se definen los planes de riesgos críticos dentro de la operación.

Metodologías de Valoración del riesgo

Sociedad puerto industrial Aguadulce cuenta con:
Metodología cualitativa, cuantitativa, Apel, Bow tie, GHA, por color.

Criterios del Riesgo Factores de Vulnerabilidad

Víctimas: Se refiere al número, tipo y gravedad de las víctimas que se puedan producir entre usuarios, colaboradores, personal de emergencia y comunidad. Representa la "Vulnerabilidad Humana" del sistema.

Ambiental: Se refiere a los niveles de daño que se puede ocasionar al Ecosistema, ya sea a los cuerpos de agua, a la fauna o a la flora y al aire como consecuencia de un siniestro. Representa la “Vulnerabilidad Ambiental” del sistema.

Operacional: Se refiere al tiempo de parálisis o nivel de afectación del funcionamiento de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, como consecuencia de la emergencia. Representa la “Vulnerabilidad Operacional” del sistema.

Económica: Se refiere a las pérdidas económicas directas sufridas por Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, como consecuencia de la emergencia, Representa la “Vulnerabilidad Económica” del sistema.

Imagen: Se refiere al nivel de daño causado a la imagen de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, Como consecuencia del nivel de responsabilidad que la opinión asume tuvo en la presentación de la emergencia. Representa la “Vulnerabilidad empresarial” del sistema.

Información: Se refiere a los niveles de pérdida de información crítica y/o estratégica para Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, Como consecuencia de la emergencia potencial. Se refiere a la “Vulnerabilidad Estratégica” del sistema.

Probabilidad de las Emergencias

Para efectos de la planificación para emergencias, los eventos se clasifican de acuerdo a la probabilidad de ocurrencia, asignándole a cada uno un valor.

Probabilidad:

La tabla de valoración con la cual se pondera este criterio es:

Probabilidad	Valor	Descripción
Difícil que ocurra.	1	Puede ocurrir solo en circunstancias excepcionales (una vez por 1000 años)
Baja probabilidad de ocurrencia	2	Podría ocurrir en algún momento, pero menos posible (una vez cada 100 años)
Mediana posibilidad de ocurrencia	3	Pueden producirse en algún momento (una vez por 10 años)
Puede ocurrir en forma imprevista	4	Puede ocurrir en la mayoría de los casos entre 1 a 10 años.
Alta probabilidad de ocurrencia	5	Ocurre en Forma seguida más de 10 veces al año.

Tabla 1 Tabla de Valoración

Gravedad de las Consecuencias: Después de evaluar la probabilidad de ocurrencia de las amenazas es necesario establecer las posibles consecuencias de un siniestro, los cuales se clasifican según la siguiente escala relativa.

Gravedad:

Insignificante
Relevante
Crítica
Catastrófica

Gravedad Relativa: Al desarrollarlas es importante tener en cuenta que la gravedad de los siniestros impacta sobre los siguientes factores: Humano, Económico (Propiedad y negocio), Ambiental, Operacional e Imagen de la empresa.

GRAVEDAD	CONCEPTO	CALIFICACIÓN
INSIGNIFICANTE	Sin Lesiones o Lesiones sin Incapacidad	1
RELEVANTE	Lesiones Leves Incapacitantes	2
CRÍTICA	Lesiones Graves	3
CATASTRÓFICA	Muertes	4

Guía para la calificación de la Gravedad Relativa Impacto Humano

Tabla 2 Impacto Humano

Impacto Económico sobre la Propiedad

GRAVEDAD	CONCEPTO	CALIFICACIÓN
INSIGNIFICANTE	Destrucción entre el 1% y 20% de las Instalaciones	1

RELEVANTE	Destrucción entre 30% y 39% de las Instalaciones	2
CRÍTICA	Destrucción 40% y el 49% de las Instalaciones	3
CATASTRÓFICA	Destrucción Mayor o Igual al 50% de las Instalaciones	4

Tabla 3 Impacto económico sobre la propiedad

Impacto Económico sobre el Negocio (Económico)

GRAVEDAD	CONCEPTO	CALIFICACIÓN
INSIGNIFICANTE	Menor de \$ 500.000.000	1
RELEVANTE	Entre \$ 501.000.000 y \$999.000.000	2
CRÍTICA	Entre \$ 1.000.000.000 y \$ 1.999.000.000	3
CATASTRÓFICA	Entre \$ 2.000.000.000 y \$ 4.000.000.000	4

Tabla 4 Impacto económico sobre el negocio

Impacto Ambiental

GRAVEDAD	CONCEPTO	CALIFICACIÓN
INSIGNIFICANTE	No hay contaminación significativa y el conocimiento de la emergencia solo es al interior la empresa	1
RELEVANTE	Contaminación de fuentes en áreas internas solamente y el conocimiento de la emergencia solo es a nivel de la comunidad o entorno de la empresa	2
CRÍTICA	Contaminación de fuentes o áreas externas y el conocimiento de la emergencia es a nivel de la comunidad local o regional.	3

CATASTRÓFICA	Contaminación de fuentes principales en áreas externas del interior de la empresa y el conocimiento de la emergencia es a nivel Nacional.	4
--------------	---	---

Tabla 5 Impacto ambiental

Recuperación del Negocio

GRAVEDAD	CONCEPTO	CALIFICACIÓN
INSIGNIFICANTE	Suspensión hasta de (3) tres días.	1
RELEVANTE	Suspensión entre (4) cuatro y (10) diez días.	2
CRÍTICA	Suspensión de (11) once a (25) veinticinco días.	3
CATASTRÓFICA	Suspensión mayor a (25) veinticinco días.	4

Tabla 6 Recuperación del negocio

Evaluación de la Vulnerabilidad

El análisis del riesgo se hace en forma cualitativa y cuantitativa, también se utilizan letras con colores rojo, amarillo y verde que representa la amenaza en su orden, la vulnerabilidad en las personas, la propiedad, el negocio, la imagen socio ambiental y la recuperación.

La vulnerabilidad se califica de la siguiente manera:

Alta: (A) Letra color Rojo, significa que los valores que representan la Probabilidad y la Gravedad están en un punto que los efectos de un desastre representen un cambio significativo en la sociedad, la economía, la infraestructura y el medio ambiente.

Media: (M) Letra color Amarilla, significa que los valores que representa la Probabilidad y la Gravedad son altos o la amenaza es alta, también es posible que todos los componentes son calificados como medios, por lo tanto, las consecuencias y efectos sociales, económicos y del medio ambiente pueden ser de magnitud, pero se espera sean inferiores a los ocasionados por el riesgo alto.

Baja: (B) Letra color Verde, significa que los valores calificados en la Probabilidad y la Gravedad representan valores intermedios, o que la amenaza está controlada. En este caso se espera que los efectos sociales, económicos y del medio ambiente representen pérdidas menores.

Matriz de Vulnerabilidad

Probabilidad X Gravedad

PROBABILIDAD	INSIGNIFICANTE (1)	RELEVANTE (2)	CRÍTICO (3)	CATASTRÓFICO (4)
FRECUENTE (5)	MEDIA	ALTA	ALTA	ALTA
MODERADO (4)	MEDIA	ALTA	ALTA	ALTA
OCASIONAL (3)	MEDIA	MEDIA	ALTA	ALTA
REMOTO(2)	BAJA	MEDIA	ALTA	ALTA
IMPROBABLE (1)	BAJA	MEDIA	MEDIA	ALTA

Tabla 7 Matriz de vulnerabilidad

Potencial de Emergencia

El potencial de emergencia se define como la relación existente entre el nivel de amenaza y la probabilidad de su presencia y consecuencia del mismo, priorizando y definiendo la urgencia de la atención requerida o de su control. El potencial de emergencia será interpretado de acuerdo a la siguiente matriz:

MATRIZ CALCULO POTENCIAL DE EMERGENCIA					
Human o	Propieda d	Económi co	Socioambient al	Recuperaci ón	Potencialde Emergencia
A	A	A	A	A	EXTREMO
A	A	A	A	M	ALTO
A	A	M	M	M	ALTO
A	M	M	M	M	MEDIO
M	B	B	B	B	MEDIO
B	B	B	B	B	BAJO

Tabla 8 Potencial de emergencia

Controles Existentes

Los controles existentes hacen referencia a los controles con que actualmente cuenta el sistema o área donde se encuentra la amenaza, estos controles pueden ser controles tendientes a eliminar la amenaza, sustituir materiales o elementos críticos, realizar controles de ingeniería o técnicos, controles administrativos, señalización, recursos para la atención de emergencias o los que se consideren.

Valoración del riesgo.

Identificación del riesgo.

Mediante el proceso de gestión integral de riesgos se identifica los siguientes escenarios de riesgos según el proceso, junto con sus causas, sus efectos y probabilidad.

Ver Anexo Matriz de identificación de peligros y valoración de riesgos y riesgos IPVR.



Identificación de las amenazas.

Las amenazas se encuentran relacionadas con el peligro que significa la posible ocurrencia de un fenómeno físico de origen natural, tecnológico o provocado por el hombre y que puede manifestarse en un sitio específico y en un tiempo determinado, produciendo efectos adversos a las personas, los bienes y al medio ambiente.

El evaluar la amenaza es pronosticar la ocurrencia de un fenómeno con base en el estudio de su mecanismo generador, el monitoreo del sistema perturbador y/o el registro de eventos en el tiempo.

A continuación, se presentan ejemplos de los tipos de fenómenos que se pueden convertir en amenazas y afectar a la empresa.

AMENAZA NATURAL	Sismo / Colapso Estructural
	Maremotos (Tsunami)
	Tormenta Eléctrica / Vendaval
	Picaduras y Mordeduras
	Inundación
AMENAZA TECNOLÓGICA	Trabajos con Izaje de Cargas
	Trabajos en Alturas
	Trabajos en Caliente
	Trabajos con Energías Peligrosas
	Trabajos en Espacio Confinado
	Emergencias con Sustancias Químicas
	Derrame de Sustancias químicas o hidrocarburos al agua
	Incendio y Explosión

	Trabajos en Áreas con Disconfort Térmico por Bajas Temperaturas
	Accidente de Tránsito
	Emergencia Médica
	Intoxicación Alimentaria
	Hombre al agua

AMENAZA SOCIAL	Terrorismo
	Asonada
	Asaltos
AMENAZA BIOLÓGICA	Amenaza Biológica COVID -19

Tabla 9 Amenazas Identificadas

Descripción de amenazas internas y externas por escenario para todas las instalaciones de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

OBJETO DE ANÁLISIS	AMENAZA	CALIFICACIÓN	COLOR	INSTRUMENTO DE MONITOREO	OBSERVACIÓN
Zona A: Muelle, Subestación Eléctrica Crane, Pasarella, Ingreso Peatonal Marítimo. Zona B: Patios de Contenedores, Subestación Eléctrica Refeer, Escáner Vehicular,	Sismo Colapso Estructural	Probable	Amarillo	No existe	Apoyo experto, reforzamiento estructural.
	Incendio Estructural	Probable	Amarillo	Brigada de emergencia, colaboradores , CCTV,	Carga combustible de las instalaciones.
	Incendio vehicular	Probable	Amarillo	Brigada de emergencia, colaboradores ,CCTV,	Zona de parqueo interno y externo, cargue y descargue de materiales.
	Eventos de Origen Social	Inminente	Rojo	Vigilancia privada de SPB, CCTV.	Situación actual del país.
	Robos	Probable	Amarillo	Vigilancia privada de SPB, alarma	Monitoreo permanente de

Brigada de Emergencia. Zona C: Ingeniería y Mantenimiento, Bascula Camionera, Estación de Servicio, CFS, Sub-estación eléctrica Principal, Estación de Combustible de Emergencia, Bodega Pre-inspección, ZUI. Zona D: OCR Salida, Centro Médico, Oficina Proyectos– HSE, Oficinas Administrativas, Ingreso Peatonal Terrestre, Ingreso Vehicular (MainGate), Oficina Zona Franca (Trouble Desk), DIRAN, POLFA, OCR Salida, Centro Acopio Temporal de Residuos, Vía de Acceso.				De seguridad, CCTV.	las instalaciones.
	Accidente de tránsito	Probable	Amarillo	PESV, chequeo preoperacional de vehículos.	Circulación de vehículos pesados para Entrega de Carga y Trasiego de melaza.
	Explosiones	Probable	Amarillo	Inspecciones de seguridad.	Fases de la combustión.
	Inundación	Probable	Amarillo	Mecanismos de medición y alerta.	Lluvias fuertes, daños hidráulicos de las instalaciones, humedades presentes, ubicación sobre muelle marítimo.
	Intoxicación Alimenticia	Posible	Verde	Inspección casinos	Preparación de alimentos externos, comprade refrigerios.
	Emergencias Con Sustancias Químicas	Probable	Amarillo	Matriz de compatibilidad, almacenamiento seguro, inspecciones planeadas.	Apoyo experto, cercanía a vías de ingreso y salida de buenaventura con alto flujo vehicular con cargas mixtas.

	Enfermedades infecto contagios	Probable	Amarillo	Protocolos de bioseguridad, desinfección y monitoreo.	Aplicación de guías y Protocolos de bioseguridad cuando apliquen, uso obligatorio de tapabocas al interior de la sede en caso de
--	--------------------------------	----------	----------	---	--

					sintomatología respiratoria.
	Tormenta eléctrica y vendavales	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Procedimientos seguros para trabajos a cielo abierto teniendo en Cuenta las Condiciones climáticas.
	Maremoto s o Tsunami	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Procedimientos seguros para trabajos a cielo abierto teniendo en Cuenta las Condiciones climáticas.
	Picaduras o mordeduras	Probable	Amarillo	Mantenimientos asociados a control de plagas.	Flora, Fauna, Naturaleza.

	Hombre al agua, Traslado en lancha	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Procedimientos seguros para trabajos a cielo abierto teniendo en cuenta las condiciones climáticas.
	Trabajo en alturas	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Seguimiento a la aplicación de procedimientos para tareas de alto riesgo.

	Espacios confinados	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Seguimiento a la aplicación de procedimientos para tareas de alto riesgo.
	Riesgo Eléctrico	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Seguimiento a la aplicación de procedimientos para tareas de alto riesgo.
	Emergencia médica	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Seguimiento a la aplicación de procedimientos para tareas de alto riesgo.

	Trabajo en áreas con Disconfort de temperatura	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Operación de la empresa. Seguimiento a las recomendaciones de mediciones y monitoreos de higiene.
	Asonadas	Probable	Amarillo	Vigilancia privada, control perimetral, alarma de seguridad, CCTV.	Monitoreo permanente de las instalaciones.
	Amenaza Terrorista	Probable	Amarillo	Vigilancia privada, control perimetral, alarma de seguridad, CCTV.	Monitoreo permanente de las instalaciones.
	Volcamiento de lancha	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación. Inspecciones planeadas	Operación de la empresa, seguimiento a programas de inspecciones y pre operacional.

	Caída de contenedores	Probable	Amarillo	PONS Procedimientos operativos propios de la operación.	Operación de la empresa, seguimiento a programa de izaje de cargas.
--	-----------------------	----------	----------	--	---

Eventos pasados y lecciones aprendidas.

En Sociedad puerto industrial Aguadulce se han presentado situaciones de emergencia en las cuales se han generado los controles inmediatos para mitigar la propagación de estas: Caída de contenedores en patio y mar: Ante estos eventos se realiza reunión preliminar con áreas involucradas (Operaciones, mantenimiento, seguridad física, HSEQ) para planear el adecuado rescate. Prioridad salvaguardar a cada una de las personas del proceso, equipos e instalaciones (Alto potencial).

Incendios de tractocamiones externos en fase inicial: Vehículos externos que por recalentamientos de bandas de frenos o motor se han incendiado levemente lo que ha permitido que el equipo de emergencia del terminal proceda de manera rápida (Evento leve).



Análisis del riesgo.

Sociedad industrial puerto industrial Aguadulce realiza la determinación de consecuencias y probabilidades del riesgo y amenazas por medio metodologías cualitativas, cuantitativas, Apel, Bow tie, GHA, por color.

Para el Análisis y calificación de vulnerabilidad, se contempla los siguientes criterios:

Calificación de la Amenaza

Amenaza

Área

Clasificación: Interna o Externa

Probabilidad

Gravedad relativa específica

Nivel de amenaza

Matriz potencial de emergencia

Controles existentes

Control Propuesto



Evaluación del riesgo.

Sociedad industrial puerto industrial Aguadulce realiza la evaluación del riesgo con el objetivo de la toma de decisiones, esta estará basada en el resultado de los análisis obtenidos para la priorización de los escenarios a través los cuales se desarrollarán los métodos y estrategias de tratamiento del riesgo, dando prioridad a la reducción del riesgo y manejo del desastre.



Priorización del Riesgo.

Para llevar a cabo la priorización del riesgo se tuvo en cuenta el nivel de riesgo obtenido y por lo tanto el producto de la probabilidad y la consecuencia, priorizando así los riesgos según la matriz explicada previamente.



Monitoreo del riesgo.

El monitoreo del riesgo permite conocer el comportamiento en el tiempo de los riesgos, sus amenazas y vulnerabilidades; las cuales pueden cambiar la valoración del riesgo y realimentar el proceso de conocimiento. Los procesos de monitoreo podrán estar alineados con aquellos dispuestos en los sistemas de gestión integral de Sociedad puerto industrial Aguadulce y con los sistemas de alerta dispuestos por las entidades del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres de nivel nacional, regional o municipal (Decreto 2157 de 2017).

La verificación y monitoreo del riesgo se realiza de manera permanente por parte de los equipos y partes interesadas en manejo y gestión del riesgo, de igual manera se tendrá en cuenta las ocurrencias de emergencias y las modificaciones y posibles afectaciones en la zona.

Ver Anexo: Matriz de Excel – Analisis y calificación de Amenazas.

Para llevar a cabo el monitoreo y la revisión, la Gestión del Riesgo de Desastres se apoya en ciertos mecanismos como: Los indicadores de gestión, auditoría interna, revisiones e inspecciones.

Indicadores de gestión: Por medio de los indicadores de gestión los responsables de los procesos pueden obtener información sobre los mismos, sobre si funcionan las medidas de tratamiento y si los riesgos están controlados, lo cual facilita la revisión y su contribución a la gestión.

Auditoría Interna: El objetivo de este mecanismo es efectuar un análisis independiente que aporte un mayor nivel de objetividad. Los resultados de la evaluación pueden dar señales acerca de la efectividad de los controles existentes, la correcta aplicación de los

controles o la necesidad de establecer nuevas acciones de mejoramiento que deben emprender los líderes de los diferentes niveles de gestión para mejorar el desempeño.

Revisiones e inspecciones: Las revisiones son un mecanismo de monitoreo que se aplica en los diferentes niveles de gestión de la empresa en intervalos planificados. El responsable del nivel de gestión deberá realizar la reunión de revisión de los riesgos, convocando a los responsables involucrados en la gestión de los riesgos y en la implementación de las acciones tratamiento, para actualizar los análisis de

riesgos, revisar la implementación efectiva de las acciones de mejoramiento propuestas, identificar nuevos riesgos y definir estrategias y planes de acción para la mejora continua.



Identificar riesgos Futuros.

Sociedad puerto industrial Aguadulce, se encuentra en constante identificación de riesgos futuros mediante el estudio y análisis de sus contextos externos e internos, partes interesadas y/o grupos de interés, permitiendo realizar seguimiento y actualización en intervalos planificados.

Preparación para la respuesta y la recuperación.

Organización de la respuesta a emergencias y desastres.

Para dar manejo y respuesta a emergencias y desastres, puerto industrial aguadulce establece diferentes Planes de Emergencia y Contingencia internamente el protocolo a seguir es el establecido por el Plan de Contingencia (Ver anexo), Plan de Emergencia (Ver Anexo HSE-P-039).



Capacitación.

Con el objetivo de que el plan pueda ser eficaz, su contenido debe ser conocido y comprendido por todos aquellos responsables de su ejecución. Resulta necesario orientar a los trabajadores para alcanzar la claridad en los conceptos y por lo tanto en la ejecución. Dentro del plan de Emergencias, y con base en los resultados del análisis específico de riesgos para el proceso del manejo de desastres, Sociedad puerto industrial Aguadulce, establece programas de capacitación a implementar.



Simulaciones y simulacros.

Sociedad puerto industrial Aguadulce, establece un plan de evacuación el cual deberá practicarse periódicamente en forma de simulacros y darse a conocer a todos los interesados para asegurar su comprensión y operatividad.



Simulacros Avisados.

Se utilizan para adiestrar al personal, por ello se informa el objetivo, la fecha y en algunos casos la hora del simulacro.



Simulacros Sorpresivos.

En estos los empleados no son informados del objetivo del simulacro ni la fecha ni la hora de realización. Sólo se recomiendan una vez se hayan realizado varios simulacros avisados.



Simulacros Parciales.

Se organizan para probar parte del plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias estos pueden hacerse para probar la cadena de llamadas, ensayar las vías de evacuación, distinguir el sistema de alerta-alarma, comportamiento de las personas.



Simulacros Generales o Totales.

Son los que se realizan para probar todo el plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias y comprenden: la notificación, la evacuación, la atención y la recuperación.



Equipamiento.

Sociedad puerto industrial Aguadulce, cuenta con el equipamiento para la atención de las emergencias y desastres.



Planeacion y organización .

Sociedad puerto industrial aguadulce cuenta con un PPPRE, PONS (Procedimientos operativos normalizados) específicos para cada posible emergencia identificada dentro de su matriz de análisis y calificación de emergencias, cuenta con una estructura organizacional para emergencias y una brigada mixta de emergencias con personal contratado para la prevención y atención de emergencias.



Comité Operativo de Emergencia

El Comité Operativo de Emergencias, es el órgano funcional que Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. ha establecido para la responsabilidad de la planificación, organización y dirección de los recursos humanos, materiales y económicos, y de las actividades de operación y mantenimiento de los sistemas en la mitigación, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción ante situaciones de emergencia y desastre

Organigrama del Comité Operativo de Emergencias (COE):

 Roles y Responsabilidades.

Nivel	Radio de acción	Responsabilidad
Estratégico. (Comité de Emergencias)	Global y total “Qué Hacer”	Garantizar el cumplimiento del plan de riesgos críticos para emergencias, asegurando los medios administrativos y técnicos necesarios para su implantación, mantenimiento y puesta en práctica de las fases de entrenamiento, y procedimientos en caso de emergencia. Asumir la máxima responsabilidad y autoridad antes, durante y después de la emergencia. Tomar decisiones de alto nivel. Será el único ente autorizado para transmitir información sobre la emergencia a la Empresa, medios de comunicación y familiares de los afectados si los hubiese.
Táctico (Comisión Operativo)	Parcial “Cómo Hacer”	-Responder operativamente por el manejo y supervisión de la emergencia. -Definir acciones según el curso de actuación determinado por el Comité de emergencia y destinar recursos para su implementación.

Operativo (Equipos operativos de emergencia)	Puntual y restringido “Ejecutar”	-Utilizar Recursos -Ejecutar las acciones -Dar el soporte técnico requerido de acuerdo con la emergencia.
--	--	---

Antes	Durante	Después
Coordinar y evaluar las acciones de cada una de las comisiones Establecer relación permanente con las máximas directivas de la empresa Presentar presupuestos debidamente sustentados que garanticen la buena marcha del plan, a las directivas de la empresa Distribuir las diferentes Responsabilidades a los Integrantes del comité de emergencias Citar a reuniones periódicas a los miembros del comité de emergencias (minimo cada 6 meses) Conocer y mantener informada A las directivas sobre las	Activar la cadena de llamadas del comité de emergencias Recoger toda la información Relacionada con la emergencia Realizar contacto con, HSE, Recursos Humanos, Seguridad Física y con las Instituciones de ayuda externa. Gestionar los recursos necesarios para la atención de la emergencia. Coordinar el puesto de mando Unificado del plan de emergencias.	Realizar reuniones de Evaluación de los procedimientos realizados Recoger el informe de cada una de las comisiones Presentar los respectivos informes a la gerencia general

Diferentes acciones que Contemplan el plan de emergencias.		
--	--	--

Brigada de Emergencia.

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A cuenta con una brigada especialista y profesional para actuar en caso de cualquier emergencia; Es personal entrenado y equipado para identificar las condiciones de riesgo que puedan generar emergencias y desarrollar acciones de prevención de las mismas.

Cuentan con preparación para actuar adecuadamente, mitigar de los efectos y atender las emergencias en su etapa inicial.

Organigrama de Emergencias



Roles y responsabilidades.

Antes	Durante	Después
Participar activamente en la elaboración e Implementación y evaluación del Plan de emergencia. Realizar la convocatoria y selección preliminar de los	Coordinar el desarrollo de la atención de la emergencia (actuación de los Equipos de operación interno. Coordinar traslado de heridos y lesionados Coordinar la utilización de los	Auditar el resultado de las medidas de actuación previstas en el plan para analizarlas. Coordinar la recolección de los informes de daños y pérdidas ocasionados por el siniestro. Elaborar el informe de la

brigadistas. Mantener actualizados los registros de actividades, capacitaciones y funciones de Brigadistas. Coordinar el desarrollo de las actividades de divulgación del plan de Emergencia los brigadistas, colaboradores. Contratistas y visitantes. Conocer el funcionamiento del Plan de emergencia, para tomar las medidas	recursos necesarios para el control y mitigación de la emergencia. Con equipos de apoyo externo. Evaluar el grado de una emergencia para efectos de activar el nivel de respuesta. Activar cadena de llamadas y/o dar la orden de evacuación si es necesario.	emergencia.
--	---	-------------

correctivas de acuerdo a la evaluación de los resultados.		
---	--	--

Inventario de recursos.

Ver Anexo. Listado de Equipos y Suministros Terminal SPIA V0



Componente de ejecución para la respuesta a emergencias.

Notificación de la Emergencia.

Cualquier persona que detecte una emergencia deberá reportarla a comité de emergencias y/o a la brigada de emergencias, quienes deberán responder inmediatamente para su atención.

Una vez notificados, los miembros del Comité de Emergencias se reunirán para evaluar y tomar decisiones con relación a la situación actual y las

emergencias adicionales, que pudieran presentarse. El lugar de la reunión se ubicará de acuerdo con la magnitud de la emergencia.

En el momento de la reunión, el comité de emergencia deberá disponer de:

Teléfono y el directorio de emergencias

Una copia de este documento (plan de emergencias)

Un plano de las instalaciones de la empresa

Listado del personal de la empresa, con sus teléfonos, EPS a la que pertenecen, nombre de sus familiares, teléfonos y dirección.



Capacidad de respuesta.

Las emergencias se clasifican en categorías independientes dependiendo de la cantidad de recursos necesarios para su mitigación y control y de la gravedad de las posibles consecuencias que puedan generarse. Estos aspectos definen la capacidad de respuesta de un Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias en particular. Teniendo esto en mente se enumeran las siguientes categorías de emergencias:

Categoría 1

Puede ser un incendio incipiente u otra situación peligrosa en la cual el personal operativo puede combatirla desde su puesto de trabajo, sin necesidad de la intervención de la Brigada de Emergencia y utilizando los elementos de mitigación puestos a su alcance.

Categoría 2

Puede ser un incendio grave o un evento peligroso en el cual es necesaria la intervención de la Brigada de Emergencia. Activando la alarma general que advierte de la ocurrencia del evento.

Categoría 3

Constituye un incendio, explosión, accidentes graves, o cualquier otra situación peligrosa en la cual se haga necesaria la colaboración de todo el personal debidamente capacitado y adicionalmente se requiera de apoyo externo, representado en este caso por las entidades médicas localizadas en el área de influencia del proyecto, el Ejército, la Policía Nacional, y el apoyo de la brigada y equipos de emergencia del área.

Si la emergencia es leve – Categoría 1

Sin exponerse, ni correr riesgos innecesarios debe tratar de manejar o controlar la emergencia. Mantenga la calma, evite el pánico, no corra, ni grite; actúe rápida y serenamente. En caso necesario si conoce el manejo de extintores, utilizar el adecuado.

En caso contrario es necesario buscar en el lugar quien pueda ayudarlo.
En defecto de lo anterior emplear cualquier otro medio a su alcance para controlarlo o apagarlo.

Si la emergencia es grande e intensa – Categoría 2 y 3

Accione la alarma o la señal de evacuación de emergencias para avisar a la Brigada de emergencia y los líderes de evacuación.

Dé aviso a cualquiera de estas personas (Coordinador de emergencias, Coordinador de Evacuación, teniendo en cuenta el orden en que aparecen).

Procedimiento Activación MEDEVAC

Quien detecte o presencie el accidente notificará a los siguientes números de emergencia:

Área a comunicarse	Canal Radio	Teléfono
Seguridad Física	11–Seguridad Física	3174311803
Brigada de Emergencia	HES-Bomberos	3176651012
Centro Medico	HES-Bomberos	3185580467

Los grupos de atención inmediata Seguridad física, Brigada y centro de medico atenderán la emergencia como primeros respondientes teniendo en cuenta la severidad del evento, activando el plan MEDEVAC.

Se realizará delimitación y aseguramiento del área de incidencia, adicional mantendrá comunicación con el Supervisor de Seguridad para facilitar traslados y autorizaciones de salida del personal o el apoyo que sea pertinente.

El Centro Médico procederá a prestar la atención del lesionado, previa evaluación del área, con el objetivo de garantizar la integridad física de los primeros respondientes.

El Médico evaluará en sitio, la gravedad de la lesión y determinará si existe la necesidad de realizar el traslado a un centro médico de alta complejidad, a través de la ambulancia TAB y comunicará al Supervisor HSE para que realice la solicitud de apoyo de ARL Colmena a través de la línea efectiva 018000-9-19667.

El traslado del paciente se realizará vía:

Terrestre: Ambulancia TAB. La cual será la opción principal al momento de una evacuación, recurso propio o con apoyo externo de ARL Colmena y con todas las condiciones necesarias para la atención prioritaria de lesionados.

Si el traslado o desplazamiento se hace vía terrestre se contactará vía (radio o celular) al personal de Seguridad Física, quién garantizará el desplazamiento seguro y oportuno del lesionado.

Aérea: Helicóptero. El cual debe llegar al helipuerto de la compañía mediante solicitud a ARL Colmena a través de la línea efectiva 018000-9-19667 o transporte en ambulancia TAB hasta el aeropuerto Gerardo Tobar Lopez de la ciudad de Buenaventura para realizar trasbordo a aeronave, todo bajo supervisión médica, previa estabilización del paciente. Lo anterior se hará efectivo de acuerdo a la evaluación de las lesiones para saber si se requiere de atención médica especializada de III nivel, y de acuerdo a las condiciones de la vía, si se encuentra obstruida por derrumbe o taponamientos, si no permite el traslado vía terrestre.

Todo traslado terrestre o aéreo, debe ser coordinado por el líder HSE y el apoyo del área de seguridad física para dar diligencia al proceso.



Plan de Evacuación.

El plan de evacuación es el conjunto de actividades tendientes a garantizar que, los ocupantes de la empresa puedan desalojarla o protegerse de una manera rápida y organizada, pasando de una zona de alto riesgo a un sitio seguro, conservando y preservando sus vidas; lo lidera la brigada de emergencias.

El plan de evacuación se desarrolla en 4 etapas:

Detección del peligro: Es el tiempo transcurrido desde que se inicia el peligro hasta que se reconoce.

Alarma: Tiempo transcurrido desde que se conoce el peligro. (Qué tipo de alarma se utiliza).
Preparación para la salida: Tiempo transcurrido desde que se comunica la decisión para evacuar al personal, hasta que empieza a salir la primera persona.

Salida del personal: Tiempo transcurrido desde que sale la primera persona hasta la última.



Salidas, Vías de Evacuación y Puntos de Encuentro

Una vía de evacuación es un camino continuo y sin impedimento, para trasladarse desde cualquier punto de la instalación hasta la calle o zona interna segura.

Zona administrativa.

Se evidencian tentativamente 1 solo punto de encuentro entre la zona de baños y edificio de RRHH es la zona que se encuentra libre de riesgos. Como punto de encuentro alternativo se tendrá el área de parqueaderos, siempre y cuando en la cadena de llamado de la zona específica se solicite apoyo al personal de seguridad física para el cierre de las aéreas y evitar los vehículos en el área.

Zona única de inspección ZUI.

Área de encuentro principal la zona frente a la entrada principal, en la cadena de evacuación por cualquier evento se solicita el apoyo a seguridad física para el cierre total de la zona, los vehículos de emergencias deben llegar a la zona de espera establecida en la plataforma contigua a la zona de inspección de refrigerados.

Si el evento se presenta en la zona de refrigerados se propone como punto de encuentro alternativo la parte posterior de ZUI parqueadero de montacargas. Los vehículos de emergencias deben parquear en la zona de plataforma cerca a la rampa # 1 de inspección previamente evacuado el personal.

CFS (Coffee Handling Facility)

Se realiza la verificación del área se determina como punto de encuentro principal:

Se realiza como punto de encuentro principal la parte frontal cerca a la puerta # 6 como o zona de patio.

Se crean 2 puntos de encuentro auxiliares justo en la zona de organización de contenedores marcada en el plano.

“Si las condiciones de la zona de refugio principal presentan algún inconveniente, un coordinador de evacuación, llevará al personal hacia la zona alterna, u otra según se según sea el caso.”

Para efectos de organización, el punto de encuentro se debe dividir en las siguientes zonas:

Zona de funcionarios, Usuarios y Visitantes.

En esta zona deberán ubicarse todos los colaboradores usuarios y visitantes que se encuentren en el terminal.

Los coordinadores de evacuación llegarán a esta y determinarán quien falta en este proceso, aquí estarán los brigadistas encargados de la evacuación y a ellos se les deberá entregar las novedades de cada uno de las áreas.

Los brigadistas se encargarán de recoger estas novedades y reportarlas al coordinador general de la evacuación.

Los brigadistas y vigías deben procurar mantener el orden y disciplina en esta zona.

Los funcionarios no deben salir de esta zona sin la debida autorización exclusiva del brigadista responsable de la zona, de igual manera, el funcionario debe estar dispuesto a acompañar a cualquier lesionado a un centro asistencial.

Zona de Atención y Clasificación de Heridos.

El centro médico ha sido designado como la zona de atención y clasificación de heridos. Se les brindarán los primeros auxilios, se ubicarán en zonas de atención de acuerdo a su lesión y urgencia de remisión a un centro asistencial via ambulancia en caso de ser necesario. Si la persona es remitida a un centro asistencial, la persona debe ser acompañada con un compañero de trabajo hasta este. El acudiente del paciente debe acompañarlo hasta el centro asistencial y su responsabilidad llega hasta cuando un familiar de la víctima llega.

El centro médico, entregará un reporte de los brigadistas que atienden a los pacientes, los acompañantes y las víctimas que salen a centros asistenciales; este reporte debe llegar al Líder HSE.

Zona de Coordinación de la Emergencia.

En este punto se deben ubicar las personas responsables de decidir las acciones a tomar durante la emergencia, los recursos a utilizar y transmitir toda la información a la dirección general.

Este sitio debe ser aislado de la zona de evacuación de funcionarios, para buscar la concurrencia de personas y ser más ágiles en la toma de decisiones.

Los coordinadores de evacuación, contra incendios y primeros auxilios recibirán instrucciones para actuar y coordinarán personas y equipo para resolver la situación.

El brigadista de este punto debe reportar la cantidad de personas que se encuentran en esta zona al coordinador de evacuación.



Zona de Encuentro de Brigadistas.

Todos los brigadistas que evacuen el edificio deben reunirse en este punto, para reorganizar los grupos de trabajo y ejecutar tareas específicas, acorde a la orientación de los jefes de grupo o coordinadores de la emergencia.

Los coordinadores de evacuación, contra incendios y primeros auxilios son los únicos responsables de la organización de estos grupos de trabajo.

En este punto, el brigadista de evacuación debe hacer el censo respectivo y entregar reporte al coordinador de evacuación.

Zona de salvamento de bienes y evacuación de recursos.

Si la emergencia lo amerita, a este punto deben llegar todos los bienes que se puedan salvar y todos los recursos que sirvan para atender la emergencia como:

Botiquines – Camillas – Mantas – Linternas – etc.

Los brigadistas de evacuación deben reportar y hacer inventario de los bienes salvados y administrar los recursos, también debe reportar al coordinador de evacuación las personas que estén ubicadas en este sitio.

Zona de PMU – PC Puesto de Mando Unificado.

En esta zona se ubicarán las entidades de Socorro Nacional y el Comité de emergencia de la Empresa.

Planos de Evacuación

Las instalaciones contarán con planos de evacuación por área.

Sistema de Audio Evacuación

El sistema de Alerta y Alarma es un dispositivo acústico o visual que permite, en situaciones de emergencia, advertir de su aparición para avisar a los equipos de intervención (alerta) y, en caso de no poder reducirla, proceder a la evacuación del personal (alarma). Dicho sistema consta de dos fases:

Alerta: Es un mensaje de preparación para la evacuación, indica que todas las personas deben disponerse a evacuar cuando sea dada la señal.

Alarma: Es un mensaje que indica que debe activarse el Plan de Emergencia y la evacuación de las instalaciones.

El sistema que se utilizara en las instalaciones de la compañía para dar la ALERTA (indicación que algo sucede) y la ALARMA (señal que confirma la necesidad de evacuar) serán las siguientes:

Dicho sistema consta de botones de activación con la palabra PULL, que están ubicados estratégicamente en las áreas de trabajo, el sonido de esta señal de alarma es tipo sirena continuo y se escucha en toda el área comprometida.

Sistema Utilizado:

Con el fin de apoyar la protección de las vidas y los activos al interior de las instalaciones del Puerto, se instaló un sistema de alerta miento que consta de:

1 sirena Gibon600 ubicada en el poste **M28-05** de la zona A. La sirena cuenta con un botón para activación local.

1 sirena Gibon900 ubicada en el poste **M28-13** de la zona B. La sirena cuenta con un botón para activación local.

1 sirena Gibon900 ubicada en el poste **M45-05** del patio de contenedores. La sirena cuenta con un botón para activación local.

1 sirena Gibon900 ubicada en el poste **T14-5** de la zona del Muelle. La sirena cuenta con un botón para activación local.

Sistema de Audio Evacuación.

El sistema permite ser activado desde las respectivas botoneras, desde cualquiera de los dos paneles de control OCP16 o desde el celular para anunciar una de las 8 alarmas pre-establecidas. Las alarmas establecidas son:

Incendio
Sismo
Derrame
Hombre al agua
Asonada
Colisión
Evacuación
Prueba

Activación desde celulares autorizados:

Desde cualquiera de los celulares autorizados, el operador puede activar una sirena a la vez mediante mensaje de texto, también podrá hacer uso del micrófono para perifoneo en vivo.

Activación desde botones locales:

La activación de la sirena desde el botón local se logra oprimiendo el botón por 2 segundos. La sirena emitirá el sonido de alarma y se detendrá automáticamente cuando el mensaje de alarma haya culminado. Cada sirena tiene una alarma asociada al botón así:

Sirena	Alarma asociada al botón
Muelle	Hombre al agua
Patio contenedores	Derrame
Zona B	Colisión
Zona A	Asonada

Sistema de estación manual de alarma.

¿Cuándo se debe activar la Alarma?

En las entradas de cada edificación existen, estaciones manuales que están asociadas a una sirena estrobo que se encuentra ubicada generalmente en la parte superior y estas a su vez se encuentran integradas al sistema integrado de seguridad.

Las estaciones manuales únicamente se deben activar en las siguientes situaciones:

Cuando detecte un incendio en el lugar donde se encuentre.

Cuando observe la presencia de humo en grandes proporciones dentro de la edificación.

Cuando se presenten daños graves en la estructura de la edificación que pongan en peligro a sus ocupantes en forma inmediata.

Cuando se descubra o sospeche la presencia de artefactos explosivos en el área de almacén y oficinas.

¿Cómo Accionar la Alarma?

Cuando se identifique una emergencia comunicarse con el responsable del área, el personal de seguridad física, la brigada de emergencias o líderes de evacuación.

Dé la información a quien le atienda y a los organismos de socorro

Indicando lugar

Nombre de quien da la información

Tipo de Evento

Tipo de Víctimas

Número de Víctimas

Sistemas de alerta temprana: mecanismos autónomos o dependientes de la supervisión humana, cuya función es dar aviso sobre niveles predeterminados de riesgo para una actividad o derivado de las condiciones ambientales, físicas y/o químicas de sustancias, del estado de maquinaria, equipo o de otras condiciones generadoras de riesgo previamente analizadas en el proceso de conocimiento del riesgo específicamente en el monitoreo del riesgo con las escalas de valor definidas las cuales proveen información oportuna para la toma de acciones frente a una amenaza.

Para efectos de armonización con la Estrategia Nacional de Respuesta y las estrategias en los niveles regional y local los niveles de alerta para la articulación territorial en la emergencia estarán asociados a un código de colores que servirá para iniciar las tareas de acuerdo con cada situación de la siguiente forma:

COLOR	VERDE	Acciones:	Normalidad en las actividades
-------	-------	-----------	-------------------------------

COLOR	AMARILLO	Acciones:	Preparación para la respuesta.
COLOR	NARANJA	Acciones:	Alistamiento.
COLOR	ROJO	Acciones:	Inicio de las acciones de Respuesta.

Frecuencia de Instrucción.

Para el personal que se vincule a la compañía se hará en el proceso de inducción y para el personal antiguo se realizará una capacitación por grupos, hasta cubrir toda la población vinculada.

Periódicamente al personal antiguo tendrá una sección teórico - práctica, sin salir del área, la cual será dirigida por el coordinador de evacuación de cada área, esta práctica se realizará como mínimo una vez cada año.

Al escuchar la alarma todo el personal que se encuentren en dentro de las instalaciones de la compañía deberá disponerse a evacuar siguiendo las siguientes instrucciones:

Suspenda inmediatamente lo que está haciendo y ejecute las acciones asignadas para casos de emergencia

Cuando el coordinador de su piso lo ordene, salga calmadamente por la ruta establecida y cierre la puerta. Si tiene algún visitante llévelo con usted.

No se regrese por ningún motivo, ni utilice los ascensores. Use las escaleras.

Siga las indicaciones de los jefes y Brigadas de Emergencia.

Vaya hasta el sitio de reunión final y espere instrucciones de su coordinador.

Ante todo, deberá tenerse en cuenta que toda demora en la notificación disminuirá el tiempo que los ocupantes de las instalaciones tienen disponible para poder evacuar, lo que afecta sus posibilidades de supervivencia.

Mecanismo de actualización del Plan de Emergencia y Contingencia.

El plan de gestión de riesgos de desastre será actualizado anualmente y si se llegan a presentarse cambios significativos en las condiciones sobre las cuales fue elaborado inicialmente.

Socialización y Comunicación.

Con el fin de promover y fomentar la participación, la sensibilización, aumentar la conciencia del riesgo y socializar el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de Sociedad puerto industrial Agadulce, se establecen las siguientes estrategias de comunicación:

El plan de gestión del riesgo es divulgado al personal directo contratista y visitante, mediante la inducción, reinducciones, capacitaciones y folletos.

Fuentes de información.

Fuentes de información utilizadas:

DECRETO 2157 DE 2017

Por medio del cual se adoptan directrices generales para la elaboración del plan de gestión del riesgo de desastres de las entidades públicas y privadas en el marco del artículo 42 de la Ley 1523 de 2012.

5.37. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos

Los protocolos descritos a continuación aplicarán conforme a los Procedimientos Operativos Normalizados del Terminal:

5.37.1 En área marítima:

En caso de la ocurrencia de un incidente ya sea derrame, incendio y/o explosión, el Operador Portuario deberá dar aviso inmediato a equipo de brigada de bomberos y atención de emergencias del terminal, Supervisor de seguridad física y en coordinación con el Capitán de la Motonave, deberán ejecutar las acciones de respuesta para esta emergencia. A bordo, las acciones serán ejecutadas por el personal de tripulación siguiendo su cédula y/o Plan de Emergencias de Abordo Contra la Contaminación del Mar por Hidrocarburos -SOPEP-, y en caso de requerirlo recibirán apoyo del Operador Portuario y del Puerto Industrial Aguadulce. Si el derrame se presenta a bordo, en el buque, será este el responsable de los gastos en que se incurra.

5.37.2. En área de Estaciones de servicio y taller:

En caso de la ocurrencia de un incidente ya sea derrame, incendio y/o explosión, el jefe de área deberá dar aviso inmediato al Inspector HES del Puerto Industrial Aguadulce, y en coordinación con la brigada especializada (cuerpo de Bomberos), se ejecutarán las acciones acordes con el Plan de contingencia del Puerto. Cualquier eventualidad que involucre contaminación marina, será comunicada dentro de las 24 horas siguientes a la Autoridad Ambiental Competente (programa VITAL), así mismo se elaborará el respectivo informe y plan de acción.

5.38. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos

En caso de la ocurrencia de un derrame de carga a granel, el Operador Portuario deberá dar aviso inmediato a equipo de brigada de bomberos y atención de emergencias del terminal, Supervisor de seguridad física y en coordinación con el Capitán de la Motonave, deberán ejecutar las acciones de respuesta para esta emergencia. Para cargas de granel, el operador portuario COMPAS aplicará su procedimiento de contingencia realizando la respectiva

recuperación y limpieza con el equipo apropiado. Se analizará el tipo de carga a granel para disponer del procedimiento de limpieza encaminados a la contención y recuperación.

El derrame se controlará con los equipos de emergencia del terminal. En caso, se requiera medios de respuesta exterior, se notificará a la DIMAR y oficina de gestión de riesgos de Buenaventura. Puerto aguadulce prestara el apoyo en caso tal el operador portuario, active el plan de ayuda mutua.

6. Plan de Ayuda Mutua

Plan de ayuda mutua está en conformación con empresa Compas. Semestralmente se reunirá el comité de ayuda mutua con el fin de verificar los sistemas en caso de emergencias.

PLAN DE AYUDA MUTUA EN CASO EMERGENCIAS PUERTO AGUADULCE – COMPAS AGUADULCE

1. INTRODUCCION

El plan de ayuda mutua es una acuerdo entre el terminal SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A y el operador portuario COMPAS Buenaventura que establecen un convenio privado, voluntario, recíproco y sin fines de lucro, en consideración a los riesgos inherentes al tipo de actividades que realizan y buscan prestar en forma coordinada la asistencia de recursos técnicos y/o humanos en caso de presentarse una situación de desastre o emergencia que supere la capacidad de respuesta de las instalaciones afectadas, y teniendo en cuenta el propósito de proteger a las personas, infraestructura, carga, comunidad y ambiente.

2. OBJETIVO

Lograr el permanente y pleno funcionamiento del Plan de Ayuda Mutua, con el fin de prestar en forma coordinada asistencia técnica y/o humana en casos en que una emergencia supere o amenace con superar la capacidad propia de respuesta para eventos de derrames, incendios, explosiones, y en general, eventos generados por riesgos asociados a las operaciones y/o eventos naturales o por cualquier otro evento que se presente en las instalaciones.

3. ACUERDO DE CONFORMACION

Con el fin de establecer un convenio privado, voluntario, recíproco y sin fines de lucro, en consideración a los riesgos inherentes al tipo de actividades que realizamos, y buscando prestar en forma coordinada la asistencia de recursos técnicos y/o humanos en caso de presentarse una situación de desastre o emergencia que supere la capacidad de respuesta de las instalaciones afectadas, y teniendo en cuenta que nuestro propósito es proteger a las personas, infraestructura, carga, comunidad y ambiente; las empresas quienes suscribimos este Acuerdo, hemos decidido crear un Plan de Ayuda Mutua, el cual será adscrito al Comité de Atención y Prevención de Desastres que opere en Buenaventura, buscando de esta forma controlar de una manera efectiva y oportuna los eventos que pudieran presentarse en las diferentes instalaciones.

Para el desarrollo operativo de este Acuerdo cada terminal designará un grupo de representantes

Representantes Puerto Aguadulce	Representantes COMPAS Buenaventura
Líder HSE Coordinador Ambiental Oficial de Protección	Líder SISO Coordinador Ambiental Coordinador de Protección

4. REQUISITOS

Para este plan de ayuda mutua es necesario:

- ▣ Cada terminal compromete recursos hasta donde su propia seguridad no se vea vulnerada.
- ▣ Cada terminal debe mantener actualizado su plan de emergencias
- ▣ Realizar mínimo una reunión al año, entre los coordinadores de emergencias de Puerto Aguadulce y Compas

5. ALCANCE

- ▣ El Acuerdo tiene carácter privado y voluntario, por cuanto se realiza dentro del fuero interno de las empresas inscritas, cuyos objetivos y funciones no es la de prestar asistencia de emergencia a quien lo requiera, y su participación en el convenio no tiene carácter de obligatoriedad.
- ▣ Es un Acuerdo recíproco y condicionado a que los terminales participantes tengan capacidad real de prestar una ayuda.
- ▣ Es un Acuerdo entre terminales vecinos por cuanto al hecho de estar destinado a situaciones de emergencia requiere de acción inmediata.
- ▣ La ayuda que se presta está delimitada en clase y monto por los inventarios disponibles de equipos, servicios y/o personas claramente establecido en este acuerdo.
- ▣ El Plan de Ayuda Mutua es sin fines de lucro para los participantes en el mismo, a pesar de que una de sus condiciones básicas debe ser que el usuario de la ayuda restituya los elementos e insumos suministrados por el otro terminal. Esto no tiene por objeto cobrar los servicios prestados, sino la recuperación del nivel

6. RECURSOS DISPONIBLES EN EL PLAN DE AYUDA MUTUA

Recursos Técnico

- Sistema Contra incendios
- Sistema de audio evacuación
- Centro Médico 24/7
- Ambulancia
- Maquina contraincendios de 1000 Gls
- Kits antiderrames en tierra y mar

Recursos Humano

- Brigada de emergencia industrial 24/7
- Personal Seguridad y Salud

- Personal Ambiental
- Brigada Ambiental
- Personal Vigilancia

7. MEDIO DE NOTIFICACION ANTE UNA EMERGENCIA

Ante una emergencia donde se requiera activar el plan de ayuda mutua, los supervisores de seguridad física se notificarán para iniciar el apoyo entre Sociedad Puerto Industrial Aguadulce y el operador portuario COMPAS Buenaventura.

Adicionalmente cuando un accidente genere un riesgo o afectación al medio ambiente notificarán a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, a los siguientes números telefónicos: 01 8000 112 998 (línea gratuita nacional) / +57 (601) 2540111 o +57 (601) 2540100 (Conmutador).

8. SIMULACROS EN CONJUNTO

Se realizará un simulacro de emergencia cada dos años, en donde se activará el plan de ayuda mutua entre Sociedad Puerto Industrial Aguadulce y el operador portuario COMPAS Buenaventura.

El tipo de emergencia se definirá entre las áreas de seguridad, salud y ambiente de las dos entidades.

7. Protocolo para circulación dentro del Terminal

El Terminal cuenta con un esquema de señalización el cual facilita la circulación vehicular y peatonal de Usuarios internos y externos. Los camiones de carga que ingresan al Terminal tienen acceso al detalle físico de circulación del Terminal permitiendo la ubicación rápida de la(s) ubicación (es) a la que deben llegar. El Terminal cuenta también con auxiliares de seguridad física distribuidos por todo el Terminal, que resuelven inquietudes de aquellos vehículos y/o peatones que lo requieran.

Tanto vehículos como peatones deben cumplir a cabalidad con las normas de seguridad exigidas por el Terminal y portar todos los elementos de protección personal.

Ilustración 26. Protocolo para circulación dentro del Terminal



Fuente: SPIA

Protocolo para circulación dentro del Terminal Compas Buenaventura

El movimiento de camiones en el Terminal de COMPAS Aguadulce, consiste en el ingreso a COMPAS por la vía de acceso pavimentada, donde estos son redireccionados por el equipo de COMPAS hacia el volcador de camiones donde el carbón es descargado. Posteriormente los camiones son lavados y continúan por la vía de acceso al muelle donde los camiones son nuevamente cargados con granel alimenticio. Una vez cargados utilizan la vía posterior, la cual no se encuentra pavimentada, hasta la báscula donde éstos son pesados. La salida de la báscula conecta con la vía por la cual ingresó el camión y por esta misma vía el camión sale del Terminal, completando el circuito de circulación de los camiones.

7.1. Protocolo para identificación de personas, equipos y cargas

Personas

El Terminal cuenta con un instructivo para la identificación y carnetización de empleado, Usuarios, contratistas, clientes y vehículos. El ingreso a zonas del Terminal se restringe de acuerdo con la obra o labor a realizar al interior y para su control la instalación portuaria dispone de dispositivos de control de acceso, dispositivos para detección de intrusión, personal de guardas de seguridad y CCTV.

De acuerdo con la catalogación estipulada, el control y protocolo de identificación se lleva a cabo por medio del carné el cual debe ser portado en un lugar visible, se requiere para el ingreso la huella digital enrolada e inspecciones de personas y equipajes.

La identificación de personas se realiza como se menciona anteriormente por medio del carné, y dependiendo la misión del personal se asignará un carnet con determinadas características según sea el caso.

Equipos

Para el ingreso y retiro de equipos, materiales, herramientas y paquetes (excepción víveres) el guarda de seguridad debe verificar el documento de salida o ingreso y corroborar vía radio con Zona Franca su autorización, lo cual debe ser en horario de lunes a viernes de 8am a 12pm y 2pm a 6pm, el sábado hasta el mediodía.

Para el retiro de las muestras de mercancía, el supervisor de operaciones terrestres debe enviar un correo a seguridad informando el retiro de la mercancía detallando cantidad y funcionario que la retira. Adicionalmente, debe diligenciar el formato de Solicitud de retiro de muestras de mercancía, el cual, el funcionario que retira la mercancía, deberá presentarlo con sello y firma del supervisor de operaciones terrestres en el acceso por donde se retire de la instalación portuaria al guarda para que permita su retiro.

Cargas

La identificación de la carga inicia el proceso de identificación desde el ingreso al puerto a partir de la verificación en puerta del vehículo realizada por un auxiliar de seguridad física, realizando una inspección 360° tanto externa como internamente.

El puerto cuenta con dos portales de Reconocimiento Óptico (OCR) -de ingreso y de salida-.

Todos los camiones que ingresan en plancha o con contenedores al Terminal, sin excepción, deben pasar por el portal OCR de entrada, ubicado antes de la puerta de ingreso, en este punto el sistema detecta y toma registros fotográficos del camión y el contenedor (si aplica), registrando datos como: placa de camión, número del o los contenedores y sus respectivos código ISO. La información detectada por el OCR queda registrada el sistema del Terminal y permitirá la correcta identificación de los vehículos y la carga transportada.

7.1.1. Escáner e inspecciones no intrusivas

La identificación de la carga también se lleva a cabo a partir del escáner instalado por el Terminal el cual permite determinar la naturaleza, estado, número de bultos, volumen, peso y demás características de las mercancías, 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.

Las entidades de control (Dirección de Antinarcóticos Policía Nacional DIRAN – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN - Instituto Colombiano Agropecuario ICA – Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA) serán las que mediante sus sistemas informáticos efectuarán sus perfilamientos para llevar a cabo las inspecciones no intrusivas, igualmente serán las únicas autorizadas para analizar las imágenes tomadas a la carga y autorizaran la continuación del operador que transporta la carga hacia el sitio de almacenamiento o llenado; para el caso de la DIRAN estarán realizando análisis de las imágenes en el escáner las 24 horas del día los 7 días de la semana con el propósito de verificar todos los contenedores al momento del ingreso al Terminal.

Por su parte el Terminal Portuario se encargará de la instalación, ubicación, movilización del escáner cuando proceda y su puesta en funcionamiento para la lectura de las imágenes por parte de las autoridades. Conforme a lo dispuesto en el Artículo 5 resolución 84 comisión intersectorial. Igualmente será el encargado de movilizar la carga que sea perfilada por cada una de las entidades de control.

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

7.2.1. Disposiciones generales

Elementos de Protección Personal: En todos los lugares de trabajo deberían preverse y, en caso necesario, señalizarse medios de acceso y salida adecuados y seguros, mantenidos en condiciones conformes a las exigencias de la seguridad. Los medios de evacuación deberían mantenerse despejados en todo momento.

Medios de acceso y salida: Todos los lugares de trabajo donde se esté ejecutando una obra deberá preverse y, en caso necesario, señalizar los medios de acceso y salida adecuados y seguros, mantenidos en condiciones conformes a las exigencias de la seguridad. Los medios de evacuación deberían mantenerse despejados en todo momento.

Orden y limpieza: En cada lugar de obra deberá elaborarse y aplicarse siempre un programa adecuado de orden y limpieza, que contenga disposiciones sobre:

- El almacenamiento adecuado de materiales y equipos;
- La evacuación de desperdicios, desechos y escombros a intervalos apropiados
- No se debe depositar ni dejar acumular en las obras materiales sueltos innecesarios que puedan obstruir los medios de acceso y salida de los lugares de trabajo y los lugares de paso

Precauciones contra la caída de materiales: Deberán tomarse precauciones adecuadas para proteger a las personas contra la caída de materiales y herramientas o de maquinaria, cuando ésta sea izada.

Prevención del acceso no autorizado: Las obras situadas en zonas transitadas dentro del Terminal deberán adecuarse para impedir el acceso de personas no autorizadas.

No se permite la entrada en las obras de visitantes o personas ajenas, salvo que estén debidamente autorizados o vayan acompañados de una persona competente y lleven un equipo de protección adecuado.

Líquidos Inflamables: Deberá preverse medios suficientes y apropiados para almacenar líquidos, sólidos y gases inflamables.

El acceso a los lugares establecidos para el almacenaje de líquidos, sólidos y gases inflamables será restringido.

No es permitido fumar en los sitios destinados para el almacenamiento de materiales inflamables o de rápida combustión.

7.3. Trabajos de alto riesgo

Trabajos en Altura:

- Todo trabajo en altura durante la obra deberá realizarse bajo el cumplimiento de requisitos por ley (Resolución 1409 del 2012) para la ejecución de trabajos seguros en altura.
- Se debe implementar permiso de trabajo seguro.
- Solo personal entrenado, certificado y aprobado podrá ejecutar actividades en altura.
- Se debe contar con un coordinador de trabajo en altura en sitio.
- Los andamios certificados deberían contar con medios seguros de acceso, como escaleras o rampas.
- Las escaleras de mano deberían afianzarse convenientemente para impedir todo movimiento involuntario

Trabajos en Caliente:

- No está permitido realizar trabajos en caliente, próximos a un área con material inflamable.
- Toda persona que realice trabajo en caliente deberá utilizar los EPP apropiados para la tarea: Mascara, guantes, botos de seguridad, camisa manga larga, jean.
- Se debe inspeccionar y asegurar que la máquina de soldadura se encuentra en buenas condiciones.
- Los cilindros (oxígeno y acetileno) deben tener prueba hidrostática vigente y en buenas condiciones.
- Se debe usar arrestador de llamas en equipo en soplete de soldadura.

Trabajos en espacio confinado:

- Todo trabajo en espacio confinado requiere un permiso de trabajo seguro.
- No se deberá permitirse efectuar ningún trabajo de soldadura, oxicorte u otro trabajo en caliente, dentro de espacios confinados o cerrados, hasta que no se haya neutralizado totalmente la atmósfera inflamable y una persona competente haya hecho las verificaciones del caso y haya comprobado que no hay peligro.
- Nadie deberá ingresar en un espacio confinado o cerrado cuya atmósfera sea peligrosa o en la que falte oxígeno, a menos que: a) una persona competente haya procedido al examen de la atmósfera b) se haya garantizado una ventilación adecuada.
- Cuando un trabajador se encuentre en un espacio confinado o cerrado: a) deberá preverse medios y equipo adecuados, para asegurar su salvamento inmediato en caso necesario; b) deberá existir un vigía a la entrada, c) deberá haber medios de comunicación apropiados entre el trabajador y vigía.

Izaje de Cargas:

- Se deberá realizar un plan de izajes antes de iniciar la operación.
- Solo se usarán equipos con capacidad para izar la carga. (No se debe exceder capacidad de carga)
- Las grúas deben ser certificadas, encontrarse en buen estado.
- Solo personal entrenado está autorizado a operar una grúa.
- Los equipos como eslingas y aparejos deben encontrarse en buen estado.

Excavaciones y Terraplenes:

- Deberán planificarse todas las actividades y decidirse el método de excavación más apropiado antes de iniciar la actividad.
- Se deberá comprobar la estabilidad del terreno por una persona competente.
- Verificar y desconectar conductos de gas, agua, electricidad y otros servicios colectivos
- Diariamente se deberán verificar las caras laterales de la excavación
- No se deberá colocar ninguna carga, instalación o equipo cerca del borde de una excavación si ello puede provocar un derrumbamiento.
- Para impedir que los vehículos se aproximen a las excavaciones deberían instalarse bloques de retención y barreras debidamente afianzadas.

7.4. Vehículo de transporte de carga – movimiento de tierras

Requisitos para Equipos:

- Todos los vehículos y toda la maquinaria de movimiento de tierras y de manipulación de materiales deberán: a) mantenerse en buen estado; b) ser correctamente utilizados, conforme a las exigencias de la seguridad y la salud; b) ser manejados por trabajadores que hayan recibido una formación adecuada, de conformidad con a la regulación local.
- En todas las obras en las que se utilicen vehículos y maquinaria de movimiento de tierras o de manipulación de materiales se deberá: a) facilitar vías de acceso seguras y

- apropiadas para ellos; b) organizar y controlar el tráfico de modo que se garantice su utilización en condiciones de seguridad.
- Deberá haber medios o sistemas de señalización u otros medios de control apropiados para prevenir los riesgos inherentes a la circulación de vehículos y de maquinaria de movimiento de tierras y de manipulación de materiales
 - Cuando sea necesario que la maquinaria de movimiento de tierra o de manipulación de materiales opere a proximidad peligrosa de conductores eléctricos bajo tensión, se deberá tomar precauciones adecuadas, como, por ejemplo, aislar el suministro eléctrico o instalar una barrera de altura suficiente para garantizar la seguridad.
 - Se debe adaptar medidas preventivas para evitar que los vehículos y la maquinaria de movimiento de tierras y de manipulación de materiales puedan caer en excavaciones o en el mar.

8.2. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

8.2.2. Solicitud.

Debe realizarse utilizando el formato de anuncio de motonaves que se encuentra en la página www.puertoaguadulce.com en el link de formatos.

8.2.3. Procesos atendidos vía correo electrónico

El proceso será atendido únicamente vía correo electrónico a las siguientes direcciones: vesselplanners@puertoaguadulce.com

La respuesta de aceptación y/o rechazo será comunicada a través de correo electrónico.

8.2.4. Anuncio de la nave, tren de remolque o artefacto naval.

Para estos efectos se atenderá a lo establecido en el numeral 4.3 del presente Reglamento.

8.2.5. Arribo y permanencia de la nave, tren de remolque o artefacto naval

Una vez efectuado el anuncio de la nave, tren de remolque o artefacto naval se procederá al arribo y permanencia de estos en el muelle asignado por el Terminal.

Para efectos de este numeral se debe dar cumplimiento al presente Reglamento, así como al protocolo de rendimientos de naves y pérdida del derecho a muelle – orden de desatraque- y a cualquier otro protocolo que haga parte integral del presente Reglamento

8.2.6. Inicio de operaciones

El permiso para iniciar operaciones lo otorga el Terminal, previo anuncio de la agencia marítima el cual indicara si se puede proceder con el inicio anticipado de operaciones y/o declaración de Libre Plática por parte de las autoridades competentes.

El Capitán o el armador deben garantizar el alistamiento de la nave o artefacto naval para inicio de la operación inmediatamente después de su atraque

La nave debe disponer durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con el Terminal las operaciones.

8.2.6.1. Protocolo de alistamiento de las naves o artefactos navales para iniciar trabajos

De acuerdo con la programación el Terminal verificará y solicitará los recursos necesarios para la operación. Así mismo los agentes marítimos y operadores portuarios asignados deberán solicitar autorización al Terminal para ingreso de personal y los recursos.

La Terminal asignará el muelle acorde a la programación y disponibilidad en las ventanas establecidas.

Los recursos solicitados serán confirmados por el Terminal.

Los operadores portuarios deberán confirmar el ingreso al Terminal cumpliendo los procedimientos de control de acceso.

Cualquier novedad en la planeación debe ser informada a la mayor brevedad.

8.2.6.2. Períodos de permanencia en muelles

Los períodos de permanencia de las naves o artefactos navales en los muelles comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo hasta la fecha y hora en que se suelte el último cabo y la nave o artefacto naval deje libre el sitio de atraque.

Es responsabilidad del capitán o armador de la nave o artefacto naval contar con los amarres adecuados según las características del buque y asumirá los daños que se puedan ocasionar a otras embarcaciones, artefactos navales o a la instalación portuaria por la falla o falta de estos amarres. También es responsabilidad de los capitanes la conexión de mangueras de combustible, agua y cables de energía a los puntos dispuestos por el Terminal en los muelles, por tanto, asumirá los daños ocasionados por falta o falla de estas conexiones.

El tiempo que tome el desplazamiento de una nave o tren de remolque desde un muelle del Terminal a zona de fondeo, la espera en zona de fondeo y su posterior regreso no serán tenidos en cuenta para liquidación de permanencias en muelle y facturación de servicios de muellaje correspondientes.

Ninguna nave o artefacto naval inactivo puede permanecer dentro del Terminal sin permiso escrito de la Autoridad Marítima. Otorgado el permiso, la Autoridad Marítima determina el sitio de fondeo y las tarifas correspondientes a aplicar para las naves o artefactos navales inactivos en zonas de fondeo por los lapsos razonables. El capitán o armador a cargo de una nave o artefacto naval inactivo debe tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave o artefacto naval se desplace, por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente debe tomar las medidas indispensables para evitar que la nave o artefacto naval, en cualquier condición, viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo, debe mantener permanentemente a bordo la tripulación u operarios necesarios para atender emergencias.

El barco y/o artefacto naval deberá zarpar por disposición del Terminal si así se determina.

Para efectos del presente 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 o si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

8.2.7. Aplicación del procedimiento a otros servicios

Este procedimiento previsto en los numerales 6.1.1 y 6.1.2 aplica a cualquier servicio que un Usuario requiera por parte del Terminal no solamente al solicitado por la nave, tren de remolque o artefacto naval.

Para efectos del protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al Capítulo 2 en el procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves Compas Buenaventura*.

8.3. Prelaciones para el atraque

En virtud de la Ley 658 de 2001 y demás normas que la adicionen, modifiquen o aclaren, las prioridades de atraque o arribo, es decir la necesidad prioritaria de acceder a muelle y desde el punto de vista de la seguridad, serán las siguientes:

- Arribada forzosa.
- Buques de la Armada Nacional.
- Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
- Buques de pasajeros.
- Buques de carga portacontenedores.

- Buques de carga general y granel.
- Otros buques.

Mientras no medie prioridad o prelación en el atraque de la nave, tren de remolque o artefacto naval, el Terminal procederá al orden de prestación del servicio portuario de conformidad con sus compromisos comerciales, prioridad o prelación que es coordinada entre el Terminal y el agente marítimo o armador, según proceda.

En consecuencia:

- a. El Terminal definirá los tiempos de atraque de las naves, tren de remolque o artefacto naval, así como la asignación de grúas, equipos y personal para la operación. La prioridad de atraque será definida dependiendo de las necesidades operativas, contractuales y comerciales del Terminal bajo la supervisión de la gerencia de este.
- b. Las naves portacontenedores que tengan ventanas de arribo/operación, previamente acordadas entre el Terminal y la empresa de transporte marítimo, tendrán prioridad de atracar en los tiempos acordados siempre y cuando haya sido anunciada y confirmada previamente, presentado los documentos exigidos tanto por las autoridades como por el Terminal y siempre que arribe dentro de las horas acordadas a la zona de fondeo o boya de mar correspondiente.
- c. Aquellas naves, tren de remolque o artefacto naval que incumplan con estos requisitos y demás normas del Terminal, perderán este beneficio.
- d. Vencido el tiempo de permanencia de la nave, tren de remolque o artefacto naval que haya sido notificado o convenido previamente, si se requiere el puesto de atraque para otra embarcación o artefacto naval que haya solicitado previamente, la embarcación o artefacto naval atracada deberá ser movilizada a otro puesto de atraque o a zona de fondeo y asumirán los costos de las maniobras, si no ha cumplido con lo acordado por el Terminal.

Si se presenta igualdad de condiciones para dos o más embarcaciones o artefactos navales del mismo tipo, se considerará la asignación que más favorezca la rotación de los puestos de atraque.

Si la igualdad de condiciones se presenta entre una nave y un artefacto naval la asignación se considerará a favor de la nave al menos que a bordo de artefacto naval arribe mercancía cuyo destino sea un transbordo inmediato.

8.4. Prelaciones para el servicio de practicaaje

Las prelaciones en el servicio de practicaaje guardan estrecha relación con la prelación para el arribo a atraque previsto en el numeral 6.2 del presente Reglamento.

8.5. Asignación de muelle

La gerencia del Terminal determina el muelle de atraque de la nave, tren de remolque o artefacto naval teniendo en cuenta entre otros mas no limitado a: a) la disponibilidad de la línea de atraque; b) tipo de operación; c) prioridades en caso de ser procedente; d) tipo de buque, tren de remolque o artefacto naval así como su eslora, calado; e) áreas de almacenamiento; f) tiempo de operación; y, g) demás factores que el Terminal considere técnica y comercialmente relevantes.

El Terminal comunicara oportunamente al agente marítimo, armador, empresa de practica y transporte de practico el puesto de atraque y costado de la nave, tren de remolque o artefacto naval.

Durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización las comunicaciones con la empresa de practica y transporte de practico procederán por radio en las frecuencias de VHF / UHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra solo podrán intervenir en las comunicaciones por dichos canales las personas que intervienen en la misma y el Terminal.

Las operaciones de cargue y descargue solo procederán con el buque atracado.

En el evento de cargue o descargue de artefacto naval la mercancía paga el uso de instalaciones portuarias a la carga y el artefacto el uso de instalación portuaria a la nave.

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

Mientras que la nave, tren de remolque o artefacto naval permanezca atracado en muelle se prohíbe realizar las siguientes actividades:

- a. Deslastre de tanques
- b. Soldadura de casco
- c. Lavado de cubierta
- d. Reparaciones abordo que impliquen la inmovilización
- e. No puede encontrarse desatendido, debe contar con tripulación o número de operarios mínimos de manera permanente.
- f. No proceden pruebas de propela
- g. El personal a bordo no puede desarrollar actividad diferente a las propias de su rol
- h. En caso de tener condiciones que se consideren inseguras y que puedan poner en riesgo o causar accidentes que afecten a personas, equipos, carga y/o infraestructura, deben ser notificadas de forma inmediata a la Terminal.
- i. Queda prohibido el uso de armas de fuego.
- j. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además, decomiso de la nave.
- k. Otras prohibiciones están incluidas en los demás artículos del presente reglamento.

8.7. Desatraque

Cuando ante el Terminal se curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, tren de remolque o artefacto naval esta operación debe efectuarse dentro del tiempo programado, el cual no debe exceder de dos (2) horas contadas desde el momento en que se finalizaron operaciones.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave, tren de remolque o artefacto naval debe zarpar o fondear dentro del término estipulado, salvo autorización escrita del Terminal para que permanezca mayor tiempo atracada. Si no se procede al desatraque y zarpe dentro del plazo estipulado, el armador es responsable por cualquier perjuicio ocasionado al Terminal y/o a terceros por su demora.

Teniendo en cuenta el régimen de mareas y la disponibilidad de servicio de practica y remolcador, el término previsto en este numeral puede ampliarse por el Terminal.

8.8. Orden de desatraque

Se ordena el desatraque de una nave, tren de remolque o artefacto naval en los siguientes casos:

- Por razones de seguridad o de orden público.
- Cuando se constate bajo rendimiento imputable a: (b.1) las condiciones mismas de la nave o artefacto naval; (b.2) al operador portuario; o, (b.3) a condiciones de la mercancía, que no garanticen el cumplimiento de la programación marítima.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las mercancías de origen animal o vegetal problemas fitosanitarios.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves tripulantes o sobrecargos con enfermedades infectocontagiosas.
- Por falta de disponibilidad de equipos - vehículos - que garanticen las labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- Cuando no exista en el Terminal suficiente mercancía de embarque legalizada que garantice la continuidad de las operaciones.
- Criterios de seguridad y protección del Terminal, Usuarios, naves o artefactos navales.
- Por servicios de operadores portuarios o de terceros a la nave o artefacto naval que afecten la programación marítima.
- Una vez se solucione el problema, la nave debe someterse a la nueva programación de atraque.

8.9. Requisitos para el zarpe

Ninguna nave o artefacto naval en tren de remolque pueden zarpar sin que medie permiso de zarpe por parte de la Autoridad Marítima - Capitanía de Puerto - siendo ésta la única autoridad competente para negar el zarpe.

El capitán del barco es el responsable de garantizar el alistamiento para navegar en condiciones seguras de la tripulación, carga y barco.

El capitán es el responsable porque el barco se encuentre listo a la hora en la cual fue informado por la agencia marítima para el zarpe, cualquier perjuicio causado por demoras al momento del zarpe deberán ser asumidas por el barco y/o sus representantes.

9. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

9.1. Salud en el trabajo

El Terminal cuenta con las siguientes disposiciones para el personal de visitantes, trabajadores y Usuarios de la Terminal:

- El Terminal se reserva el derecho de no permitir el ingreso de cualquier persona, equipo, maquinaria o vehículo que no cumpla con las disposiciones que sobre la materia determine en su protocolo de seguridad, adicionalmente se dictan cursos de inducción durante el ingreso.
- Todo visitante debe portar en sitio visible su carné de visitante. Es responsabilidad de los empleados informar a seguridad quien no porte el carné de visitante o esté en áreas restringidas.
- Ningún vehículo o persona puede permanecer en el puerto después de haber terminado la actividad por la cual ingreso y se autorizó.
- Solo se podrá transitar caminando en las áreas permitidas, debidamente señalizadas y utilizando los elementos de protección personal.
- El equipo de protección personal comprende como mínimo, chaleco reflectivo, casco, mascarilla o filtro respirador, protectores auditivos, gafas de seguridad y botas.
- El uso del casco es obligatorio en las áreas designadas.
- El equipo pesado de operaciones tendrá prelación sobre otros vehículos.
- La máxima velocidad permitida en las instalaciones portuarias es de 30 km/h.
- Todo vehículo o personas dentro de las instalaciones pueden ser inspeccionados por el personal de seguridad, en caso de no acceder a estas inspecciones, las personas o vehículos podrán ser retirados de las instalaciones inmediatamente y se pondrá en conocimiento de las unidades de policía que permanecen en las instalaciones.
- Las tripulaciones de las naves que arriben al Terminal se identificarán mediante la presentación del permiso de desembarco, expedido por la autoridad competente y la presentación de un documento de identificación.
- .
- Visitantes en áreas operativas deberán usar equipo de protección personal.
- Los trabajadores de empresas contratistas que ocupen áreas operativas del Terminal, deberán vestir con uniforme, chaleco reflectivo, cascos, botas y demás implementos de seguridad.

- Los trabajadores de servicios marítimos tales como portaloneros, estibadores, tripulantes de los buques y en general cualquier persona que por razón de su actividad deba permanecer o acercarse a los muelles, deben usar chalecos salvavidas y cascos con barbuquejos como prevención en caso de caída al agua. Personal que no lleve el equipo de protección personal en áreas operativas serán retirados del Terminal.
- La permanencia en el Terminal deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley.
- Los operadores portuarios y demás Usuarios serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.
- Todos los equipos, aparejos que se utilicen en la operación deben estar debidamente certificados y estos registros deben ser entregados en copia al área de operaciones y seguridad industrial.
- El Terminal debe contar con las evidencias de las acciones tendientes al mejoramiento continuo y mantenimiento de su infraestructura y equipo para la maniobra de cargue y descargue.
- Las instalaciones portuarias deberán considerar en las operaciones de toma de combustible y trasiego todas las medidas físicas necesarias a fin de contener en sus espejos de agua posibles derrames.
- La utilización de barreras de contención y dispersantes debe ser de uso obligatorio para prevenir y mitigar los posibles casos de derrames.
- El Terminal opera de acuerdo con el Código Internacional de Gestión de Seguridad, y su Política Integral de Gestión, establece el compromiso en generar atmosferas de trabajo seguros a bordo y en tierra, con el fin de preservar la vida y el medio ambiente.
- Los Capitanes de las embarcaciones son responsables del entrenamiento y conocimiento de las tripulaciones, para atender las diferentes emergencias que se pueden presentar durante las actividades de cargue o descarga en el Terminal.

El Terminal cuenta además con los siguientes procedimientos que contribuyen al correcto desempeño de los trabajadores acuerdo con lo estipulado por HSEQ:

[GP-P-1 - PROCEDIMIENTO DISEÑO Y DESARROLLO DE PROYECTOS DE OBRA CIVIL - V1](#)

[MI-P-8 - PROCEDIMIENTO CAMBIO DE CABLES DE ACERO EN GRÚAS PÓRTICO - V1](#)

[OM-P-5 - PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE LA JAULA DE SEGURIDAD - V1](#)

[OT-P-31 - PROCEDIMIENTO PARA EL MANEJO DE CUARTOS REFRIGERADOS - V1](#)

[OT-P-32 - PROCEDIMIENTO PARA EL MANEJO Y OPERACIÓN DE EQUIPOS PALETIZADORA ELÉCTRICA - V1](#)

[HSEQ-P-1 - PROCEDIMIENTO PARA SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y SERVICIOS PORTUARIOS A MOTONAVES - V3](#)

[HSEQ-P-2 - PROCEDIMIENTO MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS - V4](#)

[HSEQ-P-3 - PROCEDIMIENTO GESTION DE REQUISITOS LEGALES HSE - V3](#)

[HSEQ-P-4 - PROCEDIMIENTO PARA LA TOMA DE PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS - V2](#)

[HSEQ-P-5 - PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICACIÓN, REPORTE E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES - V4](#)

[HSEQ-P-6 - PROCEDIMIENTO DE TRABAJO EN ALTURA CON CANASTILLA DE SEGURIDAD - V1](#)

[HSEQ-P-7 - PROCEDIMIENTO HSSE PARA CONTRATISTAS - V5](#)
[HSEQ-P-8 - PROCEDIMIENTO TRABAJO EN ALTURA CON ESCALERAS PORTATILES - V1](#)
[HSEQ-P-9 - PROCEDIMIENTO TRABAJO EN ALTURA CON ESCALERAS FIJAS - V2](#)
[HSEQ-P-10 - PROCEDIMIENTO PARA TRABAJOS EN CALIENTE - V2](#)
[HSEQ-P-11 - PLAN DE PREVENCION, PREPARACION Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS - V4](#)
[HSEQ-P-12 - PROCEDIMIENTO IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS, EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS - V2](#)
[HSEQ-P-13 - PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN Y EVALUACION DE ASPECTOS AMBIENTALES - V1](#)
[HSEQ-P-14 - PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - V3](#)
[HSEQ-P-15 - PROCEDIMIENTO PARA ADMINISTRAR LA BRIGADA DE EMERGENCIA - V1](#)
[HSEQ-P-16 - PROGRAMA DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y OTRAS ADICCIONES - V2](#)
[HSEQ-P-17 - PROCEDIMIENTO DE ESTILOS DE VIDA Y ENTORNOS DE TRABAJO SALUDABLES - V1](#)
[HSEQ-P-18 - PROCEDIMIENTO DE EVALUACIONES MEDICAS OCUPACIONALES - V1](#)
[HSEQ-P-19 - PROCEDIMIENTO DE REHABILITACIÓN Y REINTEGRO LABORAL - V1](#)
[HSEQ-P-20 - PROCEDIMIENTO PARA INSPECCIONES PLANEADAS - V3](#)
[HSEQ-P-21 - PROCEDIMIENTO GESTIÓN DEL CAMBIO HSEQ - V4](#)
[HSEQ-P-22 - PLAN DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMATICO - V2](#)
[HSEQ-P-23 - PROCEDIMIENTO CONTROL DE SALIDAS NO CONFORMES - V2](#)
[HSEQ-P-24 - PROCEDIMIENTO PARA PERMISOS DE TRABAJO - V1](#)
[HSEQ-P-25 - PROCEDIMIENTO ANALISIS CICLO DE VIDA - V2](#)
[HSEQ-P-26 - PROGRAMA DE PREVENCION Y PROTECCION CONTRA CAIDAS DE ALTURAS - V3](#)
[HSEQ-P-27 - PLAN DE MANEJO AMBIENTAL - V1](#)
[HSEQ-P-28 - PROCEDIMIENTO CONTROL DE ENERGIAS PELIGROSAS - V1](#)
[HSEQ-P-29 - PROCEDIMIENTO PARA APERTURA DE CONTENEDORES IMO - BRIGADA DE EMERGENCIA - V1](#)
[HSEQ-P-30 - PROGRAMA PARA TRABAJOS EN ESPACIOS CONFINADOS - V3](#)
[HSEQ-P-31 - PROCEDIMIENTO PARA MANIPULACION MANUAL DE CARGAS - V1](#)
[HSEQ-P-32 - PROCEDIMIENTO DE USO EFICIENTE DEL AGUA Y LA ENERGIA - V1](#)
[HSEQ-P-33 - PLAN DE PREVENCION Y ATENCION DE EMERGENCIAS SEDE OFICINA EDIFICIO COSMOS - V3](#)
[HSEQ-P-34 - PLAN DE PREVENCIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS OFICINA SEDE BOGOTA - V4](#)
[HSEQ-P-35 - PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE COMPACTADORA DE RESIDUOS - V1](#)
[HSEQ-P-36 - PLAN DE SANEAMIENTO BASICO PARA CUARTOS REFRIGERADOS - V1](#)
[HSEQ-P-37 - PROTOCOLO DE INGRESO A LA PLATAFORMA DE REFRIGERADOS - PREVENCIÓN EXPOSICION AL FRIO - V1](#)
[HSEQ-P-38 - PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - V1](#)

9.2. Fumigaciones

El control de riesgos y medio ambiente para el procedimiento de fumigaciones, remitirse al numeral 4 del presente reglamento, en el cual se determinan las condiciones de operaciones seguras para tareas de fumigación de la Terminal y Contenedores.

9.2.1. Responsabilidades de los Inspectores de Seguridad y Medio Ambiente

- Inspeccionar frecuentemente las actividades que se relacionen con la ejecución de la tarea.
- Capacitar y asesorar para la correcta aplicación del presente procedimiento.
- Contar con las MSDS correspondientes al herbicida o producto a usarse en la fumigación.
- Asegurarse de que los trabajadores ejecutores de este trabajo han sido debidamente entrenados para el manejo seguro de la sustancia peligrosa o herbicida para fumigar.
- Verificar el cumplimiento de las normas y estándar aplicados.
- Solicitar y llenar la autorización y permisos correspondientes que sean necesarios para el desarrollo de la tarea.
- Verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad establecidos para el desarrollo de la tarea.

9.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques

Para todos los efectos de residuos contaminantes procedentes de las naves o artefactos navales se debe dar cumplimiento a lo dispuesto por el Convenio SOLAS 74/78 y MARPOL 73/78 éste último en sus anexos I, II, III, IV y V. Igualmente se dará cumplimiento a la Resolución 645 de 2014 expedida por la Autoridad Marítima - DIMAR – por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el manejo integrado de desechos generados por buques, así como toda norma que la adicione modifique o aclare.

Adicionalmente a los anteriores convenios y para ejercer un control efectivo sobre residuos que pueden afectar la salud, debe darse aplicación, en lo pertinente, al Reglamento Sanitario Internacional, reglamento aplicable en virtud de ser Colombia parte de la Organización Mundial de la Salud.

El operador portuario COMPAS Buenaventura, también contara con personal profesional para dar cumplimiento a la normatividad nacional y MARPOL en la ejecución de sus actividades.

9.4. Carga de origen animal y vegetal

Cuando una nave o artefacto naval transporte mercancía de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación, dándose aplicación al Reglamento Sanitario Internacional, reglamento aplicable en virtud de ser Colombia parte de la Organización Mundial de la Salud.

9.5. Cargas de material explosivo o radiactivo

Para efectos de esta clase de carga debe estarse a lo dispuesto en el presente Reglamento.

10. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

10.1. Documentación

Toda nave o artefacto naval está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional - OMI - así como los documentos de que trata la Ley 17 de 1991 por medio de la cual se aprobó el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional y demás disposiciones reglamentarias concordantes.

El agente marítimo, armador o el capitán son responsable por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

De acuerdo con el tipo de nave que se trate los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y estar redactados siguiendo el modelo que figure en el convenio de instrumento internacional pertinente de la Organización Marítima Internacional - OMI -.

Para efectos de un artefacto naval se predicarán del mismo y le serán exigibles los certificados estatutarios exigidos por el Estado de Pabellón.

10.2. Facilitación del tráfico marítimo

A fin de facilitar el tráfico marítimo internacional prescrito en el respectivo convenio aprobado mediante Ley 17 de 1991 y en relación con la interfaz buque – puerto se dará aplicación a la Resolución A.786 (19) de la Organización Marítima Internacional - OMI-, o cualquier otra que la adicione, modifique o aclare, mediante la cual se reconoce la contribución de los puertos y Terminales marítimos como eslabones en la cadena de transporte en pro de la promoción de la seguridad marítima, la protección del medio marino y la facilitación del tráfico marítimo.

10.3. Visita Oficial

Para tales efectos se atenderá a lo dispuesto en lo prescrito en el Decreto 1070 de 2015 y 910 de 2017 así como las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren.

La visita oficial es aquella que se realiza a la nave o tren de remolque por las autoridades, para que sea recibida oficialmente y aceptada en puerto sin cuarentena.

En virtud de la normatividad colombiana es viable la visita única oficial de arribo en virtud de la cual, una vez efectuada la visita a la nave o tren de remolque por las autoridades en el primer puerto de arribo, con el propósito de otorgar la libre plática, en los siguientes puertos colombianos a donde consecutivamente atraque la nave o tren de remolque no será necesario realizar la misma, salvo por disposición del PBIP del Terminal.

Para los efectos de la visita oficial se entenderá por autoridades de la misma:

- La Dirección General Marítima (DIMAR)
- La Dirección o Entidad Territorial de Salud
- El Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)
- La Unidad Administrativa Especial Migración Colombia,
- Las autoridades antes citadas actuarán a través de sus representantes respectivos en el Terminal marítimo.

De igual manera procede la autorización anticipada de inicio de las operaciones de la nave o tren de remolque en virtud de la cual el Capitán de Puerto autorizará el inicio anticipado de operaciones, previo concepto favorable de las autoridades competentes que participan en la visita oficial de arribo.

El agente marítimo debe garantizar, en coordinación con el capitán de la nave o tren de remolque, las condiciones de seguridad a los funcionarios que participan en la visita oficial de arribo, con el objeto de minimizar los riesgos asociados con el ejercicio de esta función, sin las cuales no se llevará a cabo dicha visita.

El armador de la nave o tren de remolque será el responsable de las condiciones migratorias reglamentarias de pasajeros, tripulantes y polizones a bordo de la nave, tren y remolque o artefacto naval durante el arribo, permanencia y salida de puerto.

10.4. Libre plática

En relación con la libre plática debe estarse a lo dispuesto en el Decreto 1070 de 2015 y 910 de 2017 así como las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren.

Entiéndase por libre plática la autorización a una nave o tren de remolque, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o mercancía, permitiéndole

iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o mercancía.

El Terminal se abstendrá de autorizar el inicio de operaciones hasta tanto se cuente con la libre plática expedida por la Autoridad Marítima - Capitanía de Puerto, estos últimos previo cumplimiento de los requisitos especiales podrán autorizar el inicio anticipado de operaciones, antes de la visita de las autoridades.

Para efectos de la documentación referente a Libre plática del operador portuario Compas Buenaventura, remitirse al numeral 4.10 del procedimiento de *Planeación y atención a las motonaves para Compas Buenaventura*.

10.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

El Terminal está facultado para suspender el servicio a los Usuarios cuando éstos no se encuentren a paz y salvo, incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento o cuando los servicios a prestar entrañen peligro al medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias.

● **CAPÍTULO II. TERMINAL DE GRANELES Y CARBÓN**

1. PROCEDIMIENTO DE INGRESO, ALMACENAJE Y RETIRO DE CARGA

1.1. Principio Administrativo

El objetivo principal de este procedimiento es controlar las operaciones de ingreso, Almacenamiento y retiro de carga por vía marítima, fluvial y vía terrestre con el fin cumplir los estándares de calidad, productividad, seguridad y trazabilidad a través de una planeación oportuna, flexible y eficiente.

1.2. Alcance del Proceso

Este procedimiento es aplicable a todas las instalaciones portuarias de COMPAS y debe ser ejecutado por los colaboradores de la compañía que interactúan en el recibo, almacenaje y despacho de la carga.

1.3. Documentos de referencias

- Reglamento de condiciones técnicas de Operaciones (RCTO).

- Reglamento de Higiene y Seguridad.
- Legislación aduanera vigente.
- Norma BASC Y CODIGO PBIP.
- Normas ISO 9001, 45001, 14001.
- Decreto 1079/2015 Mintransporte.

1.4. Responsable del proceso

Todos los funcionarios de operaciones; directores, jefes, profesionales, supervisores, auxiliares y colaboradores que interactúan en los procesos operativos en las terminales COMPAS.

1.5. Descripción del procedimiento

Este procedimiento incluye el paso a paso de las labores realizadas durante el ingreso de la carga, almacenamiento y retiro de mercancía, dentro de las instalaciones de COMPAS.

1.6. **Anuncio de ingreso y retiro de carga.**

Para el ingreso y retiro de carga, posterior a la gestión comercial, el agente marítimo o quien corresponda anuncia a las áreas de documentos y de operaciones de la terminal, la llegada de la mercancía vía marítima, fluvial y/o terrestre. Este paso esta soportado con la documentación que ampara legalmente la carga

1.7. Planeación

1.7.1. Disposición de Recursos

Para el recibo y entrega de carga vía marítima, terrestre y fluvial, los recursos son asignados por el responsable de operaciones y se hace según lo acordado en la reunión preoperativa de cada embarcación en el caso marítimo y fluvial. Para el caso terrestre, se hace de acuerdo con la solicitud de citas de los vehículos para cada uno de los tipos de carga.

1.7.2. Asignación de espacios para almacenamiento de la carga.

Dependiendo de los acuerdos comerciales y del tipo de carga a recibir (contenedores, carga general, gráneles sólidos o líquidos) el encargado de operaciones asignará el sitio de almacenamiento, lo anterior basado en el *instructivo Almacenamiento y control de inventario de mercancía (MSN-OPE-IT-174)*.

Para el caso de cargas de manejo especial o sobre dimensionado se citará al cliente o su representante a una reunión previa en donde se establecerán la asignación de equipos y recursos teniendo en cuenta las características de la carga y la disponibilidad de estos equipos.

1.8. Enturnamiento.

Para el caso de ingreso y retiro de carga vía terrestre se hará de acuerdo con el *Instructivo de Enturnamiento Tolú, Barranquilla, Buenaventura Aguadulce y Buenaventura Cascajal (MSN-OPE-IT-21)*.

1.9. Ingreso y almacenamiento de carga vía marítima o fluvial

1.9.1. Ingreso y almacenamiento de carga general vía marítima o fluvial.

Una vez la motonave ha sido confirmada para realizar el descargue en la instalación portuaria, el responsable de operaciones solicita los siguientes documentos (Conocimientos de Embarque (BL), Packing List (Carga General o Proyectos), planos de estiba y otros que apliquen de acuerdo con el tipo de carga a manipular a la agencia naviera, área comercial o el mismo cliente.

Con la información anterior se hace la planeación adecuada para realizar una buena atención de descargue de la motonave, haciendo los cálculos en tiempos por escotilla, solicitando los equipos, arrastres y personal necesarios para el desarrollo de la operación en el descargue y recibo en los puntos de almacenamiento.

En el desarrollo de la operación de descargue, se adjudica para cada escotilla un analista de averías con el fin de detectar y reportar a tiempo las averías que vienen de origen, con el apoyo del agente marítimo o port Captain se diligencia el *formato acta recibo de carga suelta averiada (MSN - OPE-FR-42)*, si hay nominado debe quedar la firma de aceptación o negación por parte del capitán o primer oficial para dejar de evidencia que no fue ocasionada por manipulación en la operación y por lo tanto la avería viene de origen. Para los casos donde las averías son ocasionadas en la terminal se diligencia el formato, informe de daños en la operación (*MSN-OPEFR-5*).

Todas las actas como resultado de recibo de carga averiada desde origen deben quedar anexas y con registros fotográficos, se notifica al cliente del evento y se archivan las evidencias en la carpeta de la motonave, dejando evidencia y trazabilidad para cualquier tipo de reclamación por parte de los importadores.

Una vez descargada la mercancía en plataforma o directamente al vehículo o arrastre, el personal de tarja en aproche hace la respectiva verificación e identificación en la lista de empaque de la carga con el objetivo de confirmar que si corresponde con el listado de clientes consignados para descargar en la instalación portuaria. Este a su vez hace el ingreso en el sistema misional TERMEB, por medio de radio frecuencia dejando registrado el movimiento como descargue. En caso de no contar el terminal con sistema de radiofrecuencia, la mercancía será registrada en el formato *Registro de tarja carga general y suelta* (MSN-OPE-FR-345), (este proceso puede variar de acuerdo a condiciones operativas), posteriormente se traslada desde el aproche al sitio de acopio estipulado para la carga de la motonave, donde se aplica el mismo sistema de tarja y es recibida por el encargado del área, quien aplica la confrontación del BL o lista de empaque con la carga física, verificando cantidades, tipo de carga, condiciones y características. Una vez completos los arrumes planificados, la carga es rotulada registrando el código de la mercancía generado por el sistema o BL, referencia, calibre, cantidades, modalidad aduanera, etc. En caso de no contar con los rótulos autoadhesivos, la mercancía es marcada con tizas, marca metales, aerosoles u otros.

Cuando se presentan novedades de tipo documental, el auxiliar y/o supervisor de tarja reporta al responsable de Operaciones y al Área de documentos para que generen la corrección a la agencia, el cliente o el área de documentos.

Al recibir la carga con un daño físico de origen en el muelle, el auxiliar de tarja reporta al responsable de operaciones, informando las condiciones en que se recibe la carga y diligenciando la carta de protesta a la nave y toma un registro fotográfico y diligencia el formato *acta recibo de carga suelta averiada* (MSN-OPE-FR-42).

Si el daño es hecho durante el descargue y/o traslado (porteo) de la mercancía se solicita al responsable de operaciones el diligenciamiento de los Formatos: Informe de

-
daños en la Operación (MSN-OPE-FR-5) y el debido registro fotográfico. Esta información debe ser enviada al gerente de la terminal e informar al área de seguros (si aplica por la magnitud) para su respectivo análisis y planteamiento de acciones correctivas.

Cuando se trata de descargue de mercancía como: maquinaria, vehículos, yates, etc., el auxiliar y/o supervisor de tarja diligencia el *formato de inventario de recibo, traslado y entrega de unidades tipo vehículos* (MSN-OPE-FR-40), ruedas (MSN-OPE-FR-38), tráiler (MSN-OPE-FR-39), oruga (MSN-OPE-FR-37) y tractocamión (MSN-OPE-FR-289). Este debe ser firmado por la nave y el auxiliar y/o supervisor de tarja.

Nota 1: Para más información respecto al almacenamiento y control de mercancías de carga suelta dirigirse al *Instructivo de Almacenamiento y Control de Inventarios de mercancías* (MSN-OPE-IT-174).

1.9.2. Ingreso y almacenamiento de Granel Solido tipo industrial vía marítima o fluvial.

Una vez realizado el procedimiento de Planeación y atención a la motonave, previo al atraque, se debe hacer la preparación de la bodega y/o patios; verificando el estado de limpieza. Es responsabilidad del área de operaciones garantizar el cumplimiento de este proceso.

El responsable del área solicita los equipos y recursos necesarios para el adecuado almacenamiento del producto, durante la reunión preoperativa.

Una vez cumplido el paso anterior y después de atracada la motonave, el responsable de las operaciones en la embarcación dará la orden al operador secundario y Auxiliares de Operaciones para iniciar el descargue.

Para las terminales, donde no se cuente con los recursos tecnológicos de radio frecuencias, el encargado del área en operaciones, debe realizar el reporte en la *Planilla diaria control de recibo y despacho (MSN-OPE-FR-44)* para establecer las cantidades en toneladas que se descargarán a las volquetas, las cuales son pesadas en basculas camionera. El responsable de operaciones debe monitorear permanentemente las cantidades que se van almacenando a través del sistema misional y confrontar los datos almacenados con la tarja, para los diferentes reportes diarios de operaciones que se realizan a las 06:00 y 18:00 horas los cuales son enviados a los interesados (cliente, gerencia, presidencia etc.).

El Reporte diario de operaciones debe quedar soportado en el formato (*MSN-OPE-FR311*), el cual debe ser diligenciado y archivado en magnético por el responsable del área o en acceso compartido.

Cuando se finalice el descargue de la motonave el responsable de operaciones debe verificar la correcta disposición de la mercancía en sitio de almacenamiento y confrontar las cantidades del sistema misional vs Draft (cuando aplique).

Nota 2: Para más información respecto al almacenamiento y control de Graneles industriales; dirigirse al Instructivo de Almacenamiento y Control de Inventario de mercancías (*MSN-OPE-IT-174*).

1.9.3. Ingreso y almacenamiento de Graneles alimenticios vía marítima o fluvial.

1.9.3.1. Ingreso y almacenamiento de Graneles alimenticios a silos y Bodegas (mecanizado)

Una vez realizado el procedimiento de Planeación y atención a la motonave, previo al atraque, se deberá hacer la preparación del sistema mecánico de la planta y la verificación del estado de limpieza e infestación por plagas por parte del Analista de calidad Graneles o el encargado de operaciones. Se deja constancia de esta actividad diligenciando los *Formatos Lista de chequeo para llenado de silos y bodegas* (MSN-OPE-FR-36) y el *Formato registro de Actividades de control de plagas* (MSN-OPE-FR-51). Para más detalles se cuenta con el instructivo de análisis para

productos a granel (MSN-OPE-IT-25). Es responsabilidad del área de operaciones garantizar el cumplimiento de este proceso.

Una vez cumplido el paso anterior y después de atracada la motonave el responsable de operaciones asigna al auxiliar de operaciones para dejar trazabilidad del proceso de revisión de líneas a través del *Formato de Registro de revisión de líneas* (MSN-OPE-FR-57). Ver *Instructivo de Revisión de líneas despachos* (MSN-OPE-IT-26) a la vez que el Auxiliar de Operaciones (control equipos) recibe información de los productos y cantidades que se descargarán en silos y/o bodegas para que el supervisor de operaciones programe la respectiva báscula de paso y sus líneas correspondientes, posteriormente da la orden al operador secundario y al Auxiliar de Operaciones para iniciar el descargue procediendo a alimentar las diferentes líneas con las cucharas.

El responsable de operaciones debe estar monitoreando permanentemente el flujo en toneladas/hora en las líneas de descargue, para cumplir con los compromisos comerciales adquiridos durante la reunión preoperativa y las recomendaciones impartidas por el área de mantenimiento, según el tipo de producto y los equipos y rutas utilizados, con el fin de verificar el rendimiento y eficiencia de los equipos.

El Auxiliar de Operaciones en el centro de control equipos y el Supervisor o profesional de Operaciones Marítimas, deben monitorear permanentemente las cantidades que se van almacenando, visualizando el digital de la báscula de paso y/o báscula bachera, registrándolo manualmente y confrontando los datos almacenados procedentes de la motonave para los diferentes reportes diarios de operación que se realizan a las 06:00, 18:00 horas los cuales son enviados al cliente.

El reporte diario debe quedar soportado en el formato llamado: *Reporte Diario de Operaciones* (MSN-OPE-FR-311) el cual debe ser diligenciado y archivado en magnético por el responsable del área o en acceso compartido. Cuando se esté por completar la cantidad a almacenar en el silo o bodega, el Auxiliar de Operaciones, debe revisar físicamente la capacidad actual del sitio de almacenaje y avisar al responsable de Operaciones si el sitio no tiene el espacio disponible, incluso podrá detener el llenado.

Nota 3: Para más información respecto al almacenamiento y control de graneles en silos y bodegas; dirigirse al Instructivo de Almacenamiento y Control de Inventarios de mercancías (MSN-OPE-IT-174).

1.9.3.2. Ingreso y almacenamiento de gráneles alimenticios a Bodegas.

Una vez realizado el procedimiento de Planeación y atención a la motonave, previo al atraque, se prepara la bodega, verificando el estado de limpieza e infestación por plagas por parte del Analista de calidad Graneles o el encargado de operaciones. Se deja constancia de esta actividad diligenciando los *Formatos Listado de chequeo para llenado de silos y bodegas (MSN-OPE-FR-36)* y el *Formato Registro de Actividades de control de plagas (MSN-OPE-FR-51)*. Para más detalles se cuenta con el instructivo de Análisis de productos a granel (*MSNOPE-IT-25*). Es responsabilidad del área de operaciones garantizar el cumplimiento de este proceso.

El responsable de operaciones solicitara los equipos y recursos necesarios para el adecuado almacenamiento del producto y la realización del llenado, así mismo debe evitar las fugas o daños del producto a granel.

Una vez cumplido el paso anterior y después de atracada la motonave el supervisor o profesional de operaciones da la orden al operador secundario y al Auxiliar de Operaciones para iniciar el descargue.

Para las terminales, donde no se cuente con los recursos tecnológicos de radio frecuencias, el Encargado del Área en operaciones, debe realizar reporte *Planilla diaria de control de recibo/despacho (MSN-OPE-FR-44)* para establecer las cantidades en toneladas que se descargarán a las volquetas, las cuales son pesadas en básculas camionera. El control de la tarja manual se realiza por medio del *formato control de movilización graneles (MSN-OPE-FR-47)*, si aplica. El responsable de operaciones debe monitorear permanentemente las cantidades que se van almacenando a través del sistema misional y confrontar los datos almacenados con la tarja, para los diferentes reportes diarios de operaciones que se realizan a las 06:00 y 18:00 horas, los cuales son enviados a los interesados (cliente, gerencia, presidencia etc.).

El Reporte diario de operaciones (*MSN-OPE-FR-311*) que debe ser diligenciado y archivado en magnético por el responsable del área de operaciones o en acceso compartido.

Cuando se finalice el descargue de la motonave el responsable de operaciones debe verificar la correcta disposición de la mercancía en sitio de almacenamiento y confrontar las cantidades del sistema misional.

Cuando se complete la cantidad a almacenar en la bodega el Auxiliar de operaciones, deberá avisar al responsable de Operaciones y éste debe verificar físicamente en la bodega la capacidad restante, en caso de no haber más espacio libre, se detiene y así finaliza el llenado.

Nota 4: Para más información respecto al almacenamiento y control de graneles en silos y bodegas; dirigirse al Instructivo de Almacenamiento y Control de Inventarios de mercancías (MSN-OPE-IT-174).

1.9.3.3. Ingreso de gráneles y entrega a Vehículos (descargue directo).

Esta actividad se programa de acuerdo con las necesidades requerida por los clientes.

En conjunto el Gerente Comercial Gráneles y el responsable de Operaciones, deben coordinar con los clientes el tipo de producto y cantidad a despachar directamente antes de la reunión preoperativa.

Después de evaluar estas necesidades, el responsable de operaciones programa los cargues a camión en despacho directo, desde la motonave o desde el punto de entrega, usando uno o varios de los puntos.

Es importante tener en cuenta que todo vehículo que ingrese a las instalaciones para cargar debió haber pasado los protocolos de protección y cumplido con lo establecido en el *instructivo de pesaje de vehículos con carga* (MSN-OPE-IT-22).

Una vez que el vehículo ingrese, el conductor debe llevar el tiquete de bascula o QR al Auxiliar de Operaciones, para determinar los puntos por los que cargará el producto, el auxiliar revisa el documento y ubica el vehículo en los puntos para su cargue, de acuerdo con el orden de llegada y del producto a cargar, informándole al centro de control para la coordinación del despacho.

Cuando el vehículo ya está cargado, el Auxiliar de Operaciones, llena la *planilla diaria de control recibo/despacho* (MSN-OPE-FR-44), si aplica.

1.10. Salida De Carga Vía Marítima

Las cargas que se retiran de los terminales COMPAS vía marítima o fluvial son principalmente granel industrial, carbón, coque y mercancías generales.

1.10.1. Salida de carga general vía marítima.

Una vez realizada la Planeación y atención a la Motonave, el supervisor de patio y/o bodega, y el auxiliar de carga general verifican el anuncio de la mercancía a embarcar por parte del área de Operaciones y Documentos. Una vez que se valide que la mercancía se encuentra restringida para su embarque en sistema misional (Policía Antinarcóticos, DIAN, Pagos de servicios) queda disponible a solicitud del encargado de la operación para su envío a la motonave.

Cuando se trata del cargue de mercancía como: maquinaria, vehículos, yates, etc. se verifica la existencia del inventario de dicha mercancía por parte de Operaciones. Para el envío a motonave se confronta la mercancía física con el inventario y se solicita al encargado de operaciones que la tripulación de la motonave firme dicho inventario.

Para las operaciones de cargue directo es importante tener en cuenta que todo vehículo que ingrese a las instalaciones con carga para exportar debió haber pasado por el protocolo de protección y cumplido con lo establecido en el *instructivo para pesaje de vehículos con carga (MSN-OPE-IT-22)*.

1.10.2. Salida de carga a granel solido tipo industrial vía marítima

El proceso de salida marítima y/o fluvial de Graneles industriales, inicia cuando el cliente exportador anuncia a la gerencia comercial y a la instalación portuaria de COMPAS S.A. su intención de cargue de mercancía a motonave para ser entregado en el exterior.

El cliente exportador anuncia a la terminal portuaria la nominación de la motonave para ser aceptada de acuerdo con sus características por la terminal portuaria. Posteriormente la agencia marítima encargada de representar los intereses de la motonave que carga la mercancía en exportación anuncia el tiempo estimado de arribo de esta a la terminal COMPAS, indicando las características de la motonave y cantidad de mercancía a embarcar con sus respectivo plan y secuencia de cargue.

Para el embarque de carbón o coque, previo al arribo de la motonave y con la información ya suministrada se realiza la programación de las operaciones, en donde se estima los tiempos de operación y los recursos a utilizar durante su atención, teniendo en cuenta que dependiendo del producto o las facilidades de la IP COMPAS; el cargue se realizara por bandas encapsuladas (Shiploader) o por traslado en volqueta desde el sitio de acopio hasta el aproche y por intermedio de grúas a la motonave.

Teniendo este punto de partida, el departamento de mantenimiento procede a revisar y alistar el sistema mecanizado para la atención en el cargue de la Motonave, con todas las pruebas realizadas se les avisa a operaciones que toda la línea de cargue está disponible para iniciar operaciones de cargue cuando sea requerida.

Los Supervisores o profesional de Operaciones Terrestre o quien haga sus veces le debe confirmar a Supervisor o profesional de operaciones marítimo que todo en el patio se encuentra listo para poder iniciar el cargue hacia la Motonave, una vez

confirmada El Auxiliar De Operaciones / cuarto de control, procede con el encendido en automático, el cual debe ser inspeccionado por el personal de mantenimiento en físico corroborando que todo esté en buen funcionamiento para iniciar el cargue.

Durante el cargue se debe monitorear las instrucciones detalladas en el plan de estiba, solicitando permanentemente a la motonave chequeos de calados. Al finalizar el cargue de la motonave, se realiza lectura de calado para determinar la cantidad final de producto cargado.

Nota 5: En caso de ser requerido, el producto será pesado en basculas camioneras.

1.10.3. Salida de carga a granel solida tipo alimenticio vía marítima.

Este tipo de operación no se realiza en las terminales de COMPAS.

1.11. Ingreso y Almacenamiento De Carga Vía Terrestre

1.11.1. Ingreso y almacenamiento de carga general vía terrestre.

El auxiliar de operaciones confronta la información registrada en el tiquete o QR vs información física de la carga, verificando lo siguiente:

- Código y/o referencia de carga
- Peso y/o Volumen anunciados.

Impresión de báscula donde registra peso, placa de vehículo, fecha y hora (si aplica).

De acuerdo con la asignación de equipo y recursos se descarga la mercancía del vehículo, dejando registro fotográfico del estado en que se recibe. En caso de que durante el recibo se observe que la mercancía no está acorde a lo establecido en el ARIM y/o presenta algún daño se debe documentar de acuerdo con el formato *Acta recibo de carga suelta averiada (MSN-OPE-FR-42)*, y es rotulada con autoadhesivo y/o marcación manual con tizas, marca metales, espray u otros. Después de ser validada la información anterior se procede a movilizar y estibar la carga al sitio de almacenamiento asignado. Luego el auxiliar de operaciones realiza en el sistema misional la atención al camión.

Posteriormente el auxiliar de operaciones da salida al vehículo, entregando al conductor el ticket o QR diligenciado con el número de bultos recibidos, y las novedades de recibo de la carga en la casilla de observaciones (si aplica).

En caso de presentarse anomalías el auxiliar de operaciones le reporta a su jefe inmediato.

Nota 6: el almacenamiento de la carga se realiza cumpliendo el instructivo de almacenaje y control de inventarios vigente.

Nota 7: en caso de cargues directos estos cumplen el procedimiento anterior, pero del camión pasan directo al buque sin ser almacenados.

Nota 8: todas las cargas que sean de exportación deben cumplir procedimiento de protección y cuando la policía antinarcóticos perfile deben cumplir con la preinspección ordenada por esta autoridad antes de su cargue. Procedimiento de documentación a la carga (*MSN-DOC-PR-189*).

Nota 9: El acta de recibo de carga suelta averiada es elaborada por el auxiliar de operaciones y firmada por el transportista y/o representante de la carga, este documento hace parte de la carpeta de la motonave.

Durante la atención, donde ya se cuenta con los recursos de personal y técnicos se lleva a cabo el descargue, y se deja registro detallado de la carga que se recibe en el Formato de retiro e ingreso de carga detallado.

1.11.2. Ingreso y almacenamiento de carga a granel solida tipo industrial vía terrestre.

El vehículo ingresa a báscula donde el auxiliar de báscula toma el peso cargado y revisa los documentos que habilitan el ingreso de la mercancía a zona primaria.

Ver instructivos de pesaje de vehículos con carga (MSN-OPE-IT-22).

Luego el auxiliar de operaciones confronta los datos registrados en el QR vs información física de la carga, verificando lo siguiente:

- Código y/o referencia de carga
- Peso de origen
- Impresión de báscula donde registra peso, placa de vehículo, fecha y hora (si aplica).

- Para el caso del carbón y coque se revisa el tiquete de mina (si aplica).

En caso de presentarse anomalías deben ser reportados al jefe inmediato para elaborar el informe correspondiente a la gerencia de puerto y área comercial.

1.11.3. Recepción de vehículos cargados con carbón a granel.

vehículos cargados con Carbón son recibidos en primera instancia en el parqueadero dispuesto por el terminal portuario, para la espera de su turno de ingreso al patio de acopio, esta zona de aparcamiento cuenta con todas las condiciones necesarias para recibir los vehículos, allí se realiza la revisión física de la documentación por el auxiliar de parqueadero para ser registrados por orden de llegada (si aplica).

Durante la espera del llamado e ingreso de cada vehículo cargado con Carbón en la Zona, se les verifica a estos que su carrocería llegue debidamente carpada y sellada, y que a su vez esta carpa no sea retirada en ningún momento del tractocamión, durante su espera (si aplica).

De acuerdo con la planeación de recibo realizada entre el Auxiliar de Parqueadero (si aplica), el Auxiliar de Operaciones (granel) del terminal portuario y los representantes de los clientes en patio, es solicitado cada vehículo para su ingreso a la instalación, de acuerdo con la disponibilidad y capacidad de recibo con que se cuente en ese instante (si aplica).

Para las terminales que se maneja el sistema de cita en tiempo real, los vehículos se dirigirán al terminal una vez se dé por cumplida la hora agendada y estando dentro del periodo destinado para ingreso.

Nota: se debe incluir disposiciones de uso del Formato MSN-OPE-FR-369 REPORTE
DIARIO DE RECIBO Y ALMACENAMIENTO DE CARBÓN

1.11.4. Alistamiento para el descargue de tractocamión (descargue mecanizado carbón).

Una vez el vehículo pasa por los filtros de enturnamiento, control terrestre y bascula de ingreso, llega al lugar de alistamiento para el descargue, el cual es recibido por el representante del cliente y su empresa de seguro donde hacen la revisión de sellos y calidad del producto, buscando como resultado final que esta inspección sea positiva, en caso de no ser así el vehículo se ubica en otro sector para realizar una investigación más a fondo por parte del cliente el motivo por el cual no puede ser descargado.

Recibiendo el visto bueno por parte del cliente el vehículo es enviado a la zona de volcadores, el cual es recibido por el personal para el levantamiento de carpa y el retiro de las compuertas traseras, una vez se haya concluido con esta labor, el personal de calidad del cliente toma aleatoriamente varias muestras para su posterior análisis y es quien da el visto bueno al auxiliar de operaciones para que este active el sistema y se pueda iniciar con el volcamiento del vehículo. El vehículo ingresa a la rampa de 80 toneladas de resistencia el cual es asegurado en la parte trasera con una base protectora y no le permite que caiga al foso donde cae el carbón, ya en posición el Auxiliar de Operaciones activa el sistema de volcamiento para que el vehículo se incline llegando a 53°, permitiendo que todo el carbón que viene al interior caiga al cárcamo y sea traslado por el sistema mecanizado, al quedar vacío se baja el vehículo y se dirige al punto de limpieza y lavado cumpliendo de acuerdo a las normas ambientales requeridas y poder cargar otro tipo de producto diferente a carbón, en los caso en lo que aplique. Una vez el carbón se encuentre en el cárcamo inicia su ciclo por el sistema mecanizado pasando por la banda R2, electro imán, triturador, banda 3 y por último llegando a el triper el cual debe estar posicionado para patio carbón ala sur o patio carbón ala norte teniendo en cuenta la programación del cliente para el recibo, en el momento en que empieza e descargue en el patio es recibido por cargador frontal y/o retro excavadora para ser ubicado en los diferentes lotes en el patio, dependiendo de su calidad o granulometría, esta labor es concertada previamente con el cliente. Finalmente, y a solicitud del cliente el carbón bien acopiado es carpado con plástico el cual queda a la espera del embarque.

1.11.5. Descargue manual.

Luego de ingreso del vehículo a la terminal, se procede a dirigir a la zona de descarpe, si aplica. Igual que en el descargue mecanizado, en el descargue manual interviene el personal para el descargue, verificando los sellos, inspección de calidad y supervisión del cliente, esto con el fin de darle el visto bueno y se proceda con el descargue manual, empleando cuadrillas conformadas como mínimo 4 paleros por vehículos para realizar el proceso eficiente de descargue al interior del patio, una vez finalice esta labor se dirige al punto de limpieza y lavado para quedar listo y poder cargar otro tipo de producto diferente a carbón, cumpliendo con todas las normas ambientales requeridas.

Nota 10: para las dos modalidades anteriores en el recibo y descargue de carbón, se cumplen con los lineamientos ambientales establecidos en las herramientas de gestión ambiental de la compañía.

1.12. Acopio de Carbón-Coque a granel en Patio.

Durante el proceso de descargue del carbón/coque que contiene el tractocamión, éste es retirado de los costados de los vehículos por medio de cargadores frontales con capacidad de movilizar en su balde aproximadamente 2 a 3 TM de producto por cada viaje, los cuales son depositados en los arrumes de carga. El material acopiado es remontado para darle una mayor altura, por medio de extensiones frontales colocadas a los cargadores y/o por una grúa móvil con cuchara. Los equipos utilizados en estas actividades están certificados y cuentan con una revisión técnica y mecánica que hace parte de los procedimientos de aseguramiento del terminal.

Para los casos en el que el carbón requiera mantener un tipo de granulometría establecida, a solicitud del cliente serán utilizados en ambos extremos del tractocamión, juegos de cinco (5) láminas (faldones), respectivamente (10 láminas por vehículo), de 2,40 m de largo y 1,40 m de alto, desde la plancha del tráiler hasta el suelo, con el fin de impedir que el producto que se descarga se aloje entre las llantas del vehículo en su parte posterior, así no será pisado durante el movimiento del tractocamión. Sólo se arrumará con cargador frontal sin extensión por solicitud cliente y/o propietario exportador del carbón.

1.12.1. Almacenamiento de carbón-coque a granel.

Después de ser acopiada la cantidad de carbón enviada por el cliente exportador a la instalación portuaria y durante toda su permanencia en los patios, a la espera de su exportación, el personal de operaciones en el mantenimiento y limpieza designados para estos patios realiza las siguientes tareas:

- Limpieza y humectación vías internas del patio. • Humectación de arrumes de Carbón y/o coque.
- Limpieza de Canales de Drenaje.
- Limpieza y Mantenimiento de Tanque de decantación (Sedimentador).
- Limpieza, mantenimiento y calibración de báscula.

La altura de la pila de carbón o coque será hasta donde el cliente y la infraestructura instalada lo permita y este producto será estibado en arrumes de forma de pirámides truncadas, manejando un ángulo de reposo o inclinación promedio de 45°.

Para mantener un seguimiento oportuno a la temperatura de los arrumes o pilas de carbón, diariamente o en su defecto de acuerdo con las condiciones climáticas de la terminal, se estará monitoreando la temperatura dejando evidencia de seguimiento y control en el formato REGISTRO DE TEMPERATURA DE LOS ARRUMES DE CARBON MSN-OPE-FR-386

1.13. Salida De Carga Vía Terrestre

Antes de dar ingreso al vehículo a las terminales de COMPAS, el guarda de protección valida la información del ARIM, licencia de conducción y cedula del conductor cotejando que la información consignada en los tiquetes o QR coincida con la información física. Acto seguido se realiza la validación de la cita a través de medios tecnológicos, en donde se debe digitar la placa del vehículo, el número del ARIM e identificación del conductor, si toda la información antes digitada es correcta; el sistema arrojará un mensaje de operación exitosa, para que pueda pasar a báscula.

Finalmente, el conserje o supervisor de protección realiza una inspección física al vehículo, chasis y a la carga si aplica.

Una vez validada la información anterior se dará ingreso del vehículo a la báscula del vehículo, cumpliendo siempre con lo estipulado en el *instructivo de pesaje de vehículos de carga* (MSN-OPE-IT-22).

Posterior al pesaje del vehículo, el auxiliar de bascula sigue las instrucciones dadas previamente por el profesional y/o supervisor de operaciones y direcciona el vehículo al sitio de atención.

Durante la atención, donde ya se cuenta con los recursos de personal y técnicos se llevará a cabo el cargue, se dejará registro detallado de la carga que se entrega en el Formato de retiro e ingreso de carga detallada.

Nota 11: El último paso en la prestación de los servicios terrestres desde las terminales COMPAS S.A, es la salida física de los vehículos que han ingresado o retirado mercancía. Los responsables de las áreas de operaciones y protección deben constatar que al final de las operaciones, todos los camiones que hayan ingresado abandonen las instalaciones, con la finalidad de llevar un control exacto de la permanencia de estos. Los conserjes y/o supervisor de protección le dan salida a los vehículos después de terminar su proceso en las basculas de la terminal, utilizando medios tecnológicos. Si un camión está al interior de las instalaciones sin razón justificada, se procede a solicitar su retiro inmediato según sea el caso.

1.13.1. Salida De Carga General Vía Terrestre

Todo vehículo que ingrese a las instalaciones para cargar debe haber pasado por los protocolos de protección y de pesaje. Ver *instructivo para pesaje de vehículos con carga (MSN-OPE-IT-22)*.

Una vez el vehículo llega al área de despacho, el encargado de la misma valida la información del ticket o QR en el sistema misional de la carga a retirar verificando:

- Código y/o referencia de mercancía
- Peso y Volumen anunciados.
- Impresión de báscula donde registra peso, placa de vehículo, fecha y hora (si aplica).

Se carga el vehículo, se deja registro fotográfico del estado en que se entrega la mercancía. Esta información se almacena en la carpeta compartida identificando cada una por fecha y placa del vehículo.

Nota 12: Todo material de trinka requerido para el aseguramiento de la carga al camión de despacho debe ser suministrado y es responsabilidad del transportista.

Posteriormente el responsable de la operación de entrega de la mercancía da salida al vehículo. Luego se realiza en el sistema misional la atención al camión validando placa, número de unidades atendidas y/o entregadas y maquina asignada.

En caso de presentarse anomalías el responsable de la atención del vehículo lo registra en sistema misional y le reporta a su jefe inmediato para que realice el informe correspondiente Formato: *Acta de recibo carga suelta averiada (MSN-OPE-FR-42)* y/o *informe de daños en la operación (MSN-OPE-FR-5)*.

1.13.1. Salida De Carga A Granel no comestible Vía Terrestre

Estos retiros son programados por los clientes de acuerdo con sus necesidades.

El responsable de la operación debe coordinar con los clientes el tipo de producto y cantidad a despachar. Después de evaluar estas necesidades, se dan instrucciones al supervisor y/o profesional de Operaciones para programar cargues de despacho directo desde la motonave o desde las unidades de almacenamiento, de acuerdo con las reuniones preoperativas.

Una vez ingresa el vehículo a la báscula se confronta la información registrada en el ticket o QR vs información física de la mercancía verificando lo descrito y cumpliendo con lo establecido en el instructivo de pesaje de vehículos de carga.

Nota 13: Todo vehículo que ingrese a cargar se debe presentar con su interior seco, limpio y sin objetos extraños que puedan contaminar la carga.

Una vez que el vehículo ingrese, el conductor debe llevar el ticket o QR al

Auxiliar de Operaciones quien determinará el punto o zona de cargue del producto, ubicando el vehículo según las necesidades operativas.

Antes de iniciar el cargue del vehículo se debe hacer la revisión de los equipos que intervienen con el fin de verificar que no tengan elementos extraños o productos diferentes que puedan generar contaminación a la carga.

Posterior al cargue el auxiliar de operaciones y/o auxiliar de bascula realizan la atención en el sistema misional.

El auxiliar de operaciones hace su registro manual en la *planilla diaria de control de recibo/despacho (MSN-OPE-FR-44)*, si aplica o en la radiofrecuencia, dándole salida al vehículo y entregando el ticket o QR, dejando registradas en el sistema misional las novedades de entrega de la carga. Se debe indicar la zona en la cual fue atendida y/o retirada la carga. Y firmará la planilla diaria de control recibo/despacho el auxiliar de operaciones y conductor (si aplica).

Luego de diligenciado el ARIM o QR, el auxiliar de bascula realiza el registro del peso en el sistema misional. Ver *instructivo de pesaje de vehículos de carga. (MSN-OPE-IT-22)*.

Una vez el vehículo es despachado por la báscula de salida, el conserje de protección procede a realizar las validaciones de la carga, vehículo y conductor contra el ARIM o QR que soporta la salida de la carga. Si todo coincide documental y físicamente se le permite la salida definitiva de la terminal.

Nota 14: En caso de que un vehículo no pueda ser retirado de la instalación portuaria, operaciones informara al área de protección para que se monitoree y/o resguarde vehículo de acuerdo con su protocolo.

1.13.2. Salida De Carga A Granel Solida Alimenticia Vía Terrestre

Estos retiros son programados por los clientes de acuerdo con sus necesidades El Gerente Comercial Gráneles, gerente de la terminal y el área de operaciones y/o documentos, deben coordinar con los clientes el tipo de producto y cantidad a despachar directamente desde las motonaves.

Después de evaluar estas necesidades, el encargado de la operación debe dar instrucciones al Auxiliar de Operaciones para programar el despacho directo desde la motonave o desde las unidades de almacenamiento.

Una vez ingresa el vehículo vacío a báscula y cumplidos los protocolos de protección se confronta la información registrada en el ARIM vs información del sistema misional que se encuentra descrita en el *instructivo de pesaje de vehículos de carga (MSN-OPE-IT-22)*.

Nota 15: Todo vehículo que ingresa a la terminal debe tener su carrocería completamente forrada, seca y limpia, esto se verifica inicialmente por el conserje o supervisor de protección al momento de su ingreso, pero quien determina si cumple con las condiciones para ser cargado es el auxiliar de operaciones y/o representante del cliente.

Una vez que el vehículo ingrese, el conductor debe entregar el ARIM al Auxiliar de Operaciones, para que este a su vez haga la respectiva revisión y lo dirija al punto o lugar por donde se cargara el vehículo.

Antes de iniciar el cargue del vehículo, el auxiliar de operaciones encargado debe hacer la revisión de los equipos que intervienen con el fin de verificar que no tenga elementos extraños o infestación con plagas o productos diferentes al que se va a cargar, dicha revisión queda evidenciada en el *Registro de revisión de líneas/despacho (MSN-OPE-FR-57)* (si aplica).

Durante el cargue el Auxiliar de cuarto de control debe estar monitoreando permanentemente que el flujo en toneladas para de esa forma garantizar cumplir con las ratas pactadas, según el tipo de producto. Además, los auxiliares de operaciones deben realizar las verificaciones en físico a los equipos y rutas utilizadas para evitar atascamientos en las líneas.

Posterior al cargue el auxiliar de operaciones y/o auxiliar de bascula realizan la atención en el sistema misional. (Dependiendo del alcance en la señal de la radio frecuencia).

El auxiliar de operaciones hace su registro manual en la planilla diaria de control de recibo/despacho (si aplica) y/o radiofrecuencia, dándole atención al vehículo y diligenciando el ARIM, posteriormente es dirigido a la báscula camionera para su respectivo pesaje. *Ver instructivo para pesaje de vehículos de carga (MSN-OPEIT-22).*

Una vez el vehículo es despachado por la báscula de salida el conserje de seguridad procede a realizar las validaciones de la carga, vehículo y conductor contra el ARIM que soporta la salida. Si todo coincide documental y físicamente se le permite la salida definitiva de la terminal, validando transacción en los equipos de radio frecuencia.

Nota 16: En caso de que un vehículo no pueda ser retirado de la instalación portuaria, operaciones informará al área de protección para que se monitoree y/o resguarde el vehículo de acuerdo con su protocolo.

1.14. Glosario

- **ARIM:** Autorización de retiro e ingreso de mercancía, también llamada Planilla.
- **QR:** Código de barra que almacena datos codificados. Es un módulo para almacenar información en una matriz de puntos.
- **Planos de estiba:** Documento que deben portar todos los buques que realizan transporte de todo tipo de mercancías.
- **Libre Plática:** Es la autorización otorgada por la autoridad marítima en coordinación con las demás autoridades competentes a una nave, para que ingrese a puerto a embarcar o desembarcar pasajeros o tripulantes, descargar o cargar suministros o mercancía, iniciar reparaciones o para el inicio de actividades especiales que hayan sido autorizadas previamente.

1.15. Formatos Empleados

- Acta de recibo de carga suelta averiada (*MSN-OPE-IT-22*).
- Informe de daños en la operación (*MSN-OPE-FR-5*).
- Registro de tarja carga general y suelta (*MSN-OPE-FR-42*).
- Inventario de recibo, traslado y entrega de unidades tipo 5 tracto camión (*MSN-OPE-FR-289*).
- Inventario de recibo, traslado y entrega de unidades tipo oruga (*MSN-OPE-FR-37*).
- Inventario de recibo, traslado y entrega de unidades tipo ruedas (*MSN-OPE-FR-38*).
- Inventario de recibo y entrega de unidades tipo tráiler (*MSN-OPE-FR-39*).
- Inventario de recibo, traslado y entrega de unidades tipo vehículos (*MSN-OPE-FR-40*).
- Planilla diaria de control de recibo/despacho (*MSN-OPE-FR-44*).
- Lista de chequeo para llenado de silos y bodegas (*MSN-OPE-FR-36*).
- Registro de revisión de línea/despachos (*MSN-OPE-FR-57*).
- Control de movilización de graneles (*MSN-OPE-FR-47*).
- Reporte diario de operaciones (*MSN-OPE-FR-311*).
- Reporte diario de recibo y almacenamiento de carbón (*MSN-OPE-FR-369*).
- Registro temperatura de las pilas de carbón *MSN-OPE-FR-386*

1.16. Anexos



Imagen 1.



Imagen 2.

2. PLANEACIÓN Y ATENCIÓN A LA MOTONAVES

2.1. Principio Administrativo

El objetivo principal de este procedimiento es identificar todos los requerimientos operativos necesarios para la Atención a las embarcaciones; así como definir responsabilidades y asignación de recursos, procurando una planeación oportuna y eficaz, que conduzca a operaciones efectivas, con el fin de elevar los niveles de productividad y seguridad y medio ambiente que exige el mercado, de forma flexible y alcanzando la satisfacción de clientes y autoridades.

2.1. Alcance del Proceso

Este procedimiento aplica para todo el personal de las terminales de Compas S.A área de operaciones involucrado en la planeación y ejecución de las operaciones marítimas (desestiba y estiba de la mercancía).

Para el caso de los puertos de: Barranquilla, Buenaventura, Aguadulce y Tolú no aplica lo concerniente al manejo de buques especializados en mercancía contenerizada.

2.3. Documentos de referencias

- Reglamento técnico de operaciones
- Reglamento de higiene y seguridad

- Legislación marítima (DIMAR) y Regulación aduanera vigente (DIAN)
- Plan de manejo ambiental
- Circular libre plática 042 de 2012

2.4. Responsable del proceso

Todos los funcionarios de operaciones; directores, jefes, profesionales, supervisores, auxiliares y colaboradores que interactúan en los procesos operativos en las terminales COMPAS.

2.5. Descripción del procedimiento / instructivo

2.5.1. Nominación, aceptación y Anuncio de la motonave.

Para los buques en que sea requerida la aceptación, el cliente nombra la motonave indicando todas sus características, tipo de carga, tonelaje, valor de las demoras/ premio y cualquier otra información relevante; los datos son revisados por los funcionarios de operaciones, emitiendo aceptación o rechazo vía email en el Formato *Answer of nomination (MSN-OPE-FR-371)*.

Una vez la línea naviera realiza el anuncio de la motonave (vía e-mail) por intermedio del agente marítimo, informando al área de operaciones y/o gerencia de puerto lo siguiente: características de la nave, tiempo estimado de arribo (ETA), conocimiento de embarque, listado de mercancía a descargar y cargar, planos de cargue y descargue, documentación aduanera e instrucciones especiales de la línea sobre las operaciones a desarrollar.

2.5.2. Crear escala.

Una vez recibido y confirmado el anuncio (Vía e-mail) de la motonave, se registran los datos de la motonave en el sistema de acuerdo con la información de la agencia marítima, creando su escala a puerto y plano (si aplica) en el sistema misional y se registra la motonave en el (formato de situación portuaria) por parte del área documental y/o operaciones.

Operaciones recibe la información del plano de estiba en formato físico o digital, (vía e-mail), para identificar la clase y cantidad de producto a movilizar en cada bodega de la motonave según el cliente. Luego, este plano de estiba se envía a las personas involucradas en la operación de cargue o descargue.

2.5.3. Registrar documentación de la motonave

Una vez recibida la información aduanera (Vía e-mail), se procede a efectuar el registro definitivo documental de la motonave en el sistema misional. Cualquier modificación de la información es responsabilidad del área documental.

1.6. Coordinación de muelle y equipos.

El planeador de buque debe coordinar el muelle, costado de atraque y equipos a utilizar, de acuerdo con las características de la motonave, cantidad de movimientos y distribución de la carga a bordo, además organizar y crear la secuencia de trabajo. Posteriormente debe informar, al área de Control de Equipos, para la programación de los recursos, tales como:

- Liebherr
- Reach Stacker
- Tractocamiones
- Operadores

1.7. Pre-Planning

Una vez la agencia marítima reporta a operaciones la información necesaria para la atención de la motonave, el planeador de buque procede a plasmar la operación en el formato Pre-planning, donde se describe las instrucciones a seguir para atender la MN, este contiene la siguiente información:

- Nombre de la MN
- Eslora
- Calados de arribo
- Operador de Pilotaje y remolque.
- ETA
- ETC
- Inicio operación
- Costado de Atraque

- Cotas de atraque
- Muelle
- Total de tapas
- Total de movimientos

Se planea el mejor escenario, teniendo en cuenta la cantidad de movimientos de cargue, descargue y reestibas. Para programar la cantidad de servicios y recursos a utilizar (grúas, aparejos, equipos, tiempo de alimentación, la trinca y/o destrinca de la carga) El planeador de buque debe enviar por correo electrónico el Formato Pre-planning, a cada una de las áreas de operaciones y a las partes interesadas.

1.8. Verificar y analizar la información para el cargue

Una vez el Auxiliar de Operaciones verifica, depura y cuadra la información del cargue de la motonave con Centro de Documentos, envía por correo electrónico al planeador de buque, con copia a Centro de Documentos, el confrontado de la información y las posibles novedades que tenga la MN. Todo esto con el fin de que el planeador de buque proceda a Planear la MN en TOS.

1.9. Entrega de Documentación

Una vez el planeador de buque, ha elaborado la secuencia de trabajo en TOS hace entrega de la documentación a las personas involucradas. (jefe de Operaciones, Controlador marítimo, Supervisor de Operaciones Marítimas, Planista, Supertarja y Supervisor de Operaciones Terrestres (Carga general, bodegas).

1.10. Asignar operador secundario

La gerencia de puerto y/o el jefe de operaciones en coordinación con el personal de apoyo realizan la asignación de la compañía encargada de estibar y/o desestibar la motonave, esta se realiza por medio del (formato de asignación de operador secundario) y se envía por e-mail. Esta compañía deberá tener un contrato de prestación de servicios vigente, firmado con Compas S.A. En el evento de que el operador oficialmente manifieste no poder contar con los recursos, con el aval de la gerencia se procede a buscar otro operador que cumpla con los requisitos.

1.11. Realizar reunión preoperativa

De acuerdo con la confirmación por parte de la gerencia comercial (incluida aceptación de la ventana de arribo de la motonave) y la confirmación de la línea marítima, se

determinan los siguientes buques atracar y se convoca al personal involucrado en el proceso a la reunión preoperativa entre 4 y 48 horas antes del arribo de la motonave, dicha convocatoria siempre se cita vía e-mail para dejar constancia. La reunión preoperativa, es liderada por el representante de operaciones.

Se convocan las siguientes personas:

- COMPAS S.A. como sociedad portuaria a través de su gerente de puerto y/o Coordinador, jefes, profesionales o supervisor de operaciones.
- Representante de terminal marítima externa (si aplica)
- Agencia marítima
- Representante del cliente (si aplica)
- Representante de la compañía de estiba o desestiba y/o equipos.
- Jefe y/o profesional de Mantenimiento.
- Documentacion (si aplica)
- Profesional, Líder y/o Auxiliar HSE.
- Líder Opip o jefe protección
- Profesional Ambiental
- Representante de bodega externa (si aplica)
- Representante del transportador (si aplica)
- Autoridades dependiendo tipo de carga (si aplica).

Se desarrollan los siguientes temas:

- Análisis de sitio de atraque teniendo en cuenta: compromisos comerciales, tipo de carga, características de la motonave con definición de costado y cotas de

- atraque (estribor o babor), disponibilidad de muelle, (prospecto de línea de muelle) etc.
- Análisis de planos de descargue y cargue (plano de estibas) con su respectiva secuencia.
- Registro de las cantidades de estibas y/o desestibas de acuerdo con el tipo de carga, ejemplo: toneladas por grúas, por bodega o por hora.
- Registro de cantidad de servicios o líneas: ejemplo 3 grúas
- Secuencia de cargue y descargue. (conciliada con la motonave).
- Programación de cantidades de despachos directos y cantidades a almacenar por producto.
- Análisis y asignación de equipos, aparejos y personal.
- Tiempo estimado de operaciones.
- Rata de descargue y cargue.
- Casa inspectora encargada de realizar la lectura de calado e inspecciones. (Si aplica)
- Compañía de pilotos remolcadores y amarradores designada por el agente marítimo. (si aplica).
- Recomendaciones de protección, HSE y medio ambiente que se requieran
- Condiciones externas que pueden afectar la operación (orden público, estado de vías, mareas, etc.)
- Novedades en la Motonave (Tanqueo, cambio de tripulación, reparaciones, etc.)

Recomendaciones especiales.

Nota: en caso de presentarse congestión portuaria, el puerto confirmara al agente marítimo la línea de atraque después de la reunión y con antelación a la llegada de la motonave.

El formato *reunión preoperativa (MSN-OPE-FR-20)*, diligenciado y firmado se escanea y envía a las áreas involucradas vía e-mail o en caso de reunión virtual el representante de operaciones le envía el formato a los participantes y si aplica se les solicita confirmación de recibo.

1.12. Entregar documentación y formatos.

Una vez revisada y procesada la documentación de las motonaves se entregan los planos de descargue y cargue, relación de contenedores y carga general y en caso de gráneles solo se entrega plano de estibas y desestibas a las personas involucradas en la operación, así como al operador secundario asignado de acuerdo con la reunión preoperativa de la motonave.

1.13. Actividades antes del atraque

Se solicitan los equipos necesarios para el desarrollo de la operación según la ocasión: a la terminal, al contratista y/o al operador secundario.

Se realiza inspección física y funcional de equipos mecanizados y manipuladores de carga por las áreas de mantenimiento, operaciones y HSE. En el caso de las motonaves de graneles se verifican que el estado de las lonas graneleras sea adecuado y que se tenga la cantidad necesaria para la atención del buque.

Se procede a dar una inspección ocular de los aparejos a utilizar con antelación a la operación con el fin de evitar riesgos y malas prácticas.

Para el caso de los aparejos suministrados por el operador externo, deberán someterse a la misma revisión ocular por el responsable de la operación y/o HSE.

1.14. Reportar motonave.

La agencia marítima reporta al responsable de la operación el tiempo estimado de arribo a boya de mar del puerto, esto vía telefónica y/o e-mail.

Para el caso de Buenaventura, el jefe de operaciones enviara a la Capitanía del puerto un correo previo al atraque de la Motonave, informando nombre de esta, ETA, compañía de pilotos, fecha y hora de piloto a bordo. Este reporte es exigido por la Capitanía del puerto.

La agencia marítima y/u operador de pilotaje reporta vía telefónica y/o VHF la hora en que el piloto aborda la motonave en boya de mar al responsable de operaciones.

1.15. Maniobra de atraque motonave.

El responsable de operaciones se pone en contacto vía VHF con el Piloto Práctico a bordo, para iniciar la asistencia de la maniobra de atraque de la motonave, hasta que el piloto practico informe la finalización de la maniobra. Una vez la motonave queda totalmente amarrada en muelle se registra en el sistema misional por el responsable de operaciones y adicionalmente se registra la maniobra en el Formato *Registro de bitácora de operaciones (MSN-OPE-FR-32)*.

En el caso de Buenaventura, la comunicación con el piloto se realiza por intermedio del personal de amarre que está en la maniobra y se encuentra ubicado en el muelle de la terminal.

Maniobra de atraque en COMPAS Aguadulce – Costado Babor
(Escenario con buque atracado en SPIA)

La maniobra inicia con el buque aproximándose desde el norte por el canal principal de acceso a Aguadulce, manteniendo una velocidad de 3,5 a 4,5 nudos, centrado en el eje del canal.

El práctico ajusta rumbo y deriva mediante timón y mínima máquina, mientras los remolcadores permanecen listos para asistir.

Al acercarse a la bocana del compás, el buque reduce velocidad a mínima avante y se inicia un reviro a babor, para orientar progresivamente la proa hacia el interior de la dársena de COMPAS.

Durante esta rotación inicial, se mantiene vigilancia constante sobre la posición relativa respecto al buque atracado en SPIA, asegurando que la derrota del buque en maniobra no invada la zona de resguardo entre ambas instalaciones.

Con la proa ya orientada hacia COMPAS, los remolcadores de popa controlan la velocidad de caída hacia el muelle mientras el remolcador de proa corrige cualquier tendencia de deriva hacia el canal o hacia el muelle de SPIA.

El buque avanza de popa en dirección al muelle de atraque, manteniendo una trayectoria centrada dentro del compás y evitando cualquier aproximación excesiva hacia el muelle de SPIA.

En la fase final, el buque se aproxima a baja velocidad —inferior a 0,5 nudos— hacia las defensas del muelle de COMPAS, utilizando empuje lateral de los remolcadores y correcciones puntuales para controlar la posición longitudinal y transversal. La maniobra concluye cuando el casco queda posado en las defensas, sin interferencia con la instalación opuesta.

Maniobra de atraque en COMPAS Aguadulce – Costado Babor
(Escenario sin buque atracado en SPIA)

La maniobra inicia con el buque aproximándose desde el norte por el canal principal de acceso a Aguadulce, manteniendo una velocidad moderada de aproximación avante y derrota alineada con la enfilación del canal.

El práctico mantiene el buque centrado entre boyas, corrigiendo la deriva causada por viento o corriente mediante ajustes de timón y pequeñas variaciones de máquina, mientras los remolcadores permanecen listos para asistir en la fase de giro.

Al alcanzar la zona de maniobra frente a la bocana del compás, el buque reduce a mínima avante para iniciar un reviro controlado hacia babor, orientando progresivamente la proa hacia el interior de la dársena de COMPAS.

En esta etapa, el remolcador de popa aplica tracción para controlar la caída lateral, mientras el remolcador de proa colabora en estabilizar el eje de giro del buque.

Una vez la proa se encuentra alineada con la entrada del compás, el buque continúa el giro manteniendo una trayectoria amplia, sin restricciones laterales debido a la ausencia de tráfico o embarcaciones en el muelle de SPIA.

Esto permite ejecutar la rotación con mayor holgura, ajustando la caída a babor para enfilarse directamente al muelle de COMPAS.

Con el buque ya orientado hacia el muelle, se ordena mínima máquina atrás para avanzar de popa en dirección al atraque, manteniendo control constante mediante remolcadores para evitar deriva hacia los límites del compás.

El práctico centra el buque dentro de la dársena y regula la velocidad de aproximación para asegurar un control progresivo del movimiento.

En la fase final, el buque se aproxima suavemente a las defensas del muelle, rectificando su posición tanto longitudinal como transversal con apoyo de remolcadores y correcciones laterales finas.

La maniobra concluye cuando el casco queda apoyado en las defensas, con el buque alineado al eje del muelle y sin arrancada significativa.

Maniobra de atraque en COMPAS Aguadulce – Costado Estribor Arribo sin buque en SPIA

La aproximación inicia desde el norte del canal principal de Aguadulce, con el buque navegando adelante a velocidad moderada y centrado en la enfilación del canal. El práctico mantiene control direccional mediante pequeñas correcciones de timón y máquina, mientras los remolcadores permanecen listos para apoyar la maniobra de giro.

Al llegar al punto de caída frente al compás, el buque reduce a mínima adelante e inicia una rotación progresiva hacia estribor, utilizando empujes alternados de los remolcadores ubicados en popa y proa.

La trayectoria se desarrolla con holgura debido a la ausencia de buques en los muelles adyacentes, permitiendo un giro más amplio dentro de la zona de maniobra.

Con la proa orientada hacia el muelle de COMPAS, el buque continúa el avance reduciendo velocidad hasta prácticamente detener la arrancada.

El práctico centra el buque dentro de la dársena y regula el movimiento longitudinal mediante mínima máquina atrás, mientras los remolcadores mantienen control de deriva y posición lateral durante la aproximación al muelle.

En la fase final, el buque avanza suavemente hacia las defensas, regulando la velocidad de contacto con ayuda de remolcadores y maniobras laterales finas, hasta quedar alineado y apoyado sobre el muelle de COMPAS por su costado estribor.

Maniobra de atraque en COMPAS Aguadulce – Costado Estribor

Arribo con buque atracado en SPIA

La maniobra comienza desde el norte del canal principal, manteniendo el buque centrado sobre la enfilación y avanzando a velocidad moderada.

Al aproximarse a la zona de giro frente al compás, el práctico reduce velocidad y coordina con los remolcadores la rotación controlada hacia estribor.

A diferencia del escenario sin buque en SPIA, en este caso el práctico ajusta la caída del buque para no invadir la zona de resguardo entre el compás y el muelle de SPIA, donde se encuentra un buque atracado.

Esto exige un giro más ajustado y mayor apoyo de los remolcadores para evitar que la proa o la popa se aproximen en exceso al tráfico atracado.

Con la proa alineada hacia COMPAS, el buque avanza lentamente dentro del compás mediante mínima máquina atrás, controlando cada tramo de la trayectoria debido a la presencia del buque en SPIA.

Los remolcadores mantienen correcciones constantes para compensar cualquier tendencia del buque a derivar hacia el muelle opuesto, asegurando que la maniobra permanezca dentro del límite seguro de la dársena.

Durante la aproximación final al muelle de COMPAS, se ejecutan correcciones finas de lateralidad y velocidad, manteniendo siempre control visual y radar de la separación respecto al buque atracado en SPIA.

El buque finaliza la maniobra posando suavemente su costado estribor sobre las defensas, alineado al eje del muelle.

Maniobra de Zarpe en COMPAS Aguadulce – Motonave atracada costado babor Zarpe sin buque en SPIA

La maniobra inicia con el buque atracado costado babor al muelle de COMPAS, con remolcadores posicionados en proa y popa según requerimiento del práctico.

Se procede a liberar amarras de proa y popa de forma secuencial, manteniendo el buque firme al muelle mediante tensión controlada en las líneas remolcadoras.

Al recibir la orden, los remolcadores de popa aplican tracción hacia afuera para separar el casco del muelle, mientras el remolcador de proa controla la tendencia de la proa a girar dentro del compás.

Una vez la embarcación alcanza una separación segura, el práctico ordena mínima máquina atrás para iniciar el movimiento de retirada, manteniendo siempre el control del ángulo del buque mediante los remolcadores laterales.

El buque continúa retrocediendo dentro del compás, ajustando su eje con pequeñas correcciones de timón y apoyo de remolcadores para mantenerlo centrado en la dársena.

Conforme retrocede, el práctico orienta el giro de la embarcación para dirigir la proa hacia la bocana, iniciando una rotación suave y progresiva hasta que la derrota queda alineada con la salida del canal.

En la fase final, el buque adquiere posición favorable para abandonar el compás, aumentando ligeramente la arrancada atrás o adelante según lo requiera la corriente local y la derrota prevista.

El zarpe se considera completado cuando el buque se encuentra totalmente fuera del compás y alineado con el canal principal.

Maniobra de Zarpe en COMPAS Aguadulce – Motonave atracada costado babor Zarpe con buque en SPIA

La maniobra inicia en condiciones similares, con la motonave atracada costado babor y los remolcadores listos en proa y popa.

La diferencia clave en este escenario es la presencia de un buque atracado en SPIA, lo que obliga al práctico a ejecutar la maniobra con mayor precisión y control lateral, especialmente durante la fase de salida del compás.

Tras la liberación de amarras, los remolcadores de popa ejercen tracción hacia afuera para despegar la embarcación del muelle. El remolcador de proa actúa para evitar que la proa derive hacia la zona cercana al buque atracado en SPIA.

Una vez obtenido el espacio mínimo de separación, el práctico ordena movimiento atrás controlado, con la embarcación retrocediendo dentro del compás mientras se mantiene centrada para no invadir la zona de resguardo frente a SPIA.

Al retroceder, se inicia un reviro progresivo, girando la embarcación para orientar su proa hacia la bocana, siempre asegurando que la popa se mantenga alejada del área de influencia del buque atracado en SPIA.

Esta fase exige un trabajo más activo de los remolcadores, que corrigen cualquier tendencia de deriva hacia el muelle opuesto o hacia el canal.

En la aproximación final hacia la salida, el buque adopta una posición alineada con el eje del canal, regulando la arrancada con mínima máquina atrás o avante según corresponda a las condiciones de corriente.

Una vez que la embarcación se encuentra fuera del compás y completamente alineada con la derrota de salida, se considera completado el zarpe.

Maniobra de zarpe en COMPAS Aguadulce – Motonave atracada costado estribor Zarpe sin buque en SPIA

La maniobra inicia con el buque atracado costado estribor al muelle de COMPAS, con remolcadores posicionados en proa y popa según instrucciones del práctico.

Tras verificar condiciones de viento, corriente y posicionamiento de remolcadores, se procede a liberar las líneas de popa y proa, manteniendo la embarcación firme al muelle hasta recibir la orden de separación.

Los remolcadores de popa aplican tracción hacia afuera para despegar el costado del buque del muelle, mientras el remolcador de proa controla cualquier tendencia de la proa a caer hacia la estructura del muelle o hacia el interior del compás.

Una vez obtenida la separación inicial, se ordena mínima máquina atrás, permitiendo que el buque comience un movimiento de retirada controlada dentro del compás. Durante la salida, el práctico dirige la orientación del buque para iniciar un reviro progresivo hacia babor, dirigiendo la proa hacia la bocana del compás.

Al no existir buque atracado en SPIA, el giro puede ejecutarse con mayor amplitud,

manteniendo siempre el centro de gravedad del buque dentro de los límites operativos de la dársena.

Conforme el buque avanza en retroceso, se coordinan acciones entre timón, máquina y remolcadores para mantener la embarcación centrada y alineada con el eje de salida. Cuando el buque adquiere el ángulo necesario para la derrota de salida, el práctico puede alternar hacia máquina avante mínima para completar el alineamiento con el canal.

La maniobra finaliza cuando el buque se encuentra completamente fuera del compás y perfectamente alineado con la derrota recomendada para salir del área portuaria.

Maniobra de zarpe en COMPAS Aguadulce – Motonave atracada costado estribor Zarpe con buque atracado en SPIA

La maniobra comienza con el buque atracado costado estribor al muelle de COMPAS, con los remolcadores ya posicionados en proa y popa.

La primera fase consiste en la liberación escalonada de amarras, manteniendo el control del buque únicamente mediante remolcadores hasta que la estructura esté completamente despegada del muelle.

Los remolcadores de popa aplican tracción hacia afuera para iniciar la separación, mientras el remolcador de proa controla la orientación del buque para evitar cualquier tendencia de la proa a derivar hacia el canal en dirección al buque atracado en SPIA.

Una vez lograda la distancia inicial, se ordena mínima máquina atrás, permitiendo que el buque retroceda de forma controlada dentro del compás.

A diferencia del escenario sin buque en SPIA, en esta maniobra el práctico debe mantener un control más preciso del giro hacia babor, asegurándose de que la popa del buque en maniobra no invada la zona de resguardo frente a SPIA.

Durante el retroceso, los remolcadores ajustan constantemente su tracción para conservar la embarcación centrada en la dársena.

El buque continúa su retirada hasta alcanzar la posición en la que la proa puede orientarse con seguridad hacia la salida del compás; en esta fase, el práctico coordina un reviro suave, manteniendo siempre la popa alejada del muelle de SPIA.

Una vez alcanzado el ángulo adecuado para la derrota de salida, el buque completa la maniobra alineándose con el canal, alternando entre máquina atrás y mínima avante según las condiciones de corriente.

La maniobra se considera finalizada cuando el buque se encuentra fuera del compás y completamente alineado con la derrota exterior, sin interferencia con el buque atracado en SPIA.

Las anteriores descripciones corresponden a recomendaciones que no reemplazan la función del piloto práctico ni capitán del buque. Por lo tanto el terminal no asume responsabilidad por las maniobras de atraque o desatraque de las motonaves.

1.16. Recibir visita de autoridades a motonave.

Una vez atracada la motonave o en fondeo, la agencia marítima procede a abordar la motonave con todas las autoridades respectivas.

Para el caso de la mercancía a granel comestible la inspección del estado de esta, la realiza inicialmente el inspector del ICA y/o INVIMA.

Finalizada la visita, la Agencia Marítima informa (vía telefónica, mail o suministrando copia del acta de visita) al responsable de la operación la libre plática.

Nota 1: De acuerdo con circular emitida por el ICA y/o INVIMA las motonaves que arriben a un puerto colombiano como segundo toque, no será llevada a cabo inspección a la carga por parte de la autoridad, el cual solamente se realizara en la primera recalada, pero la agencia debe previamente informar al segundo puerto (verbal o escrito).

1.17. Pre-inicio de la operación.

Previo al inicio de la operación marítima del barco, se realiza por parte de HSE y Operaciones una charla preoperacional y se toma registro de asistencia del personal involucrado en la operación, donde se comunican los aspectos propios de la operación, las medidas de seguridad, medidas de manejo ambiental, riesgos de la operación, productividad y/o recomendaciones especiales resultado de la reunión preoperativa, dicho registro queda archivado en el área de HSE.

Una vez finalizada la charla, el responsable de la operación, procede a verificar que el personal, equipos y aparejos estén completos. El responsable de la operación y el encargado de mantenimiento diligencian el formato *Entrega y recibo de cucharas* (MSN-OPR-FR-25). Para el caso de carga general y/o contenedores se diligencia el Formato de entrega de aparejos, herramientas y equipos (MSNOPR-FR-383). En caso contrario, se notificará al representante del operador secundario y al jefe de operaciones de las novedades, quienes tomaran las medidas correctivas.

Nota 1: En caso de que un aparejo o equipo no cumpla con el estándar requerido, se informará al responsable de la operación, para proceder a su cambio, ya sea, por parte del operador secundario o el responsable de aparejo de la terminal.

Dada la libre plática por parte de las autoridades, se registra en la bitácora de operaciones y se desarrollan estas actividades:

Para el caso de importación y exportación de gráneles, se realiza el draft survey inicial, intermedio y final en los casos y momentos en que aplique; para gráneles líquidos se realiza el arqueo de tanques.

El responsable de la operación sube a bordo y en compañía del capitán y/o primer oficial confronta los planos de cargue y descargue, así como instrucciones especiales de la operación y se presenta el formato ship notice.

Nota 2: para el caso de gráneles líquidos se realiza un key meeting a bordo con la presencia del capitán, loading máster, agente marítimo, responsable de la operación, en el cual se valida condiciones previamente acordadas en la preoperativa.

La tripulación lleva a cabo el alistamiento de grúas y/o aperturas de bodegas.

En las inspecciones preliminares, la compañía de estiba en coordinación con el responsable de la operación, procede con la inspección ocular, en la cual se trata de identificar posibles daños a la carga o motonave que sean percibidos a simple vista y si se evidencia, que existe alguna situación anormal que pueda afectar la buena operación,

estos deben ser notificados por escrito en el Formato *Damage report previous commenced operations (MSN-OPE-FR-374)*, al inicio de la operación o una carta de protesta si la situación lo amerita, estos documentos van dirigidos al comando del buque y su agente marítimo. Luego de efectuado el procedimiento, se procede a iniciar la operación.

Para el caso de recibo de gráneles, la Compañía de estiba hace la instalación de las carpas o lonas sobre el radio de acción de las grúas en las bodegas que se van a cargar o descargar, para evitar caída de producto al agua, estas lonas no deben presentar rasgadura y/o averías de lo contrario deben ser reemplazadas por unas nuevas para dar inicio a la operación de descargue, en los muelles en los que existan canales de aguas lluvia dentro del área de descargue se realiza la instalación de barreras plásticas para delimitar el área de canales y evitar la caída de productos dentro de los canales.

Esta actividad será validada en conjunto por el profesional ambiental y el responsable de la operación, en caso de no cumplir con las condiciones requeridas deberán solicitar que se tomen los correctivos necesarios de manera inmediata.

Nota 3: en caso de que el comando del buque se niegue a recibir y firmar la carta de protesta presentada por COMPAS se debe enviar este documento vía e-mail a la agencia marítima indicando sea incluido dentro del estado de hechos de la nave.

Esta solicitud debe hacerse en el menor tiempo posible.

El Analista y/o técnico de calidad gráneles realiza el muestreo de los gráneles comestibles–de acuerdo con los descrito en el instructivo de análisis de producto para gráneles.

1.18. Inicio de la operación.

Una vez instalados los aparejos en la nave por parte de la tripulación o suministrado por la terminal y/o el operador se realizan las pruebas preoperacionales a satisfacción y se procede a ejecutar el primer movimiento de la carga, para el caso de las motonaves en las que se descargan graneles se verifican las condiciones de las cucharas graneleras a utilizar verificando la hermeticidad para controlar la caída del material al suelo, se realizan pruebas de descarga desde la cuchara a la tolva para el control de la altura de descarga y de esta manera controlar la emisión del material particulado, dándose este último como hora de inicio de operaciones la cual es reportada por el responsable de operaciones, se registra la novedad en el sistema misional y en la bitácora de operaciones.

Para el caso de contenedores y carga general: el responsable de la operación estará confrontando en línea el seguimiento de la tarja manual y/o electrónica, rendimientos y elaboración del plano de estiba por parte de la empresa de estibadores (si aplica), así como el soporte necesario en la parte documental al personal de tarja en caso de presentar inconsistencia.

Para el caso de maquinaria y vehículos la compañía estibadora realiza el diligenciamiento y control en el Formato de inventarios correspondiente, el cual es reportado al responsable de operaciones quien hace recepción de los formatos de inventario diligenciados, luego ordena el traslado a zona de almacenamiento.

Nota 1: cualquier inconsistencia fuera de lo programado, como cambios de planos, estibas, etc. deberán ser avisadas inmediatamente por el súper tarja o tarjador al responsable de operaciones para que se tomen las medidas necesarias.

Nota 2: ninguna carga deberá ser movilizada de patio a buque o buque a patio sino se encuentra relacionada dentro de lo programado por el responsable de operaciones.

Nota 3: en caso de alguna inconformidad hacia la motonave por situaciones inseguras, o que se afecte el rendimiento de la operación o la calidad del producto (avería), será

presentada inmediatamente una carta de protesta en idioma INGLES a la motonave y a su agente marítimo, por el responsable de operaciones e informando a la dirección de operaciones o gerencia de puerto.

Nota 4: cualquier avería o incidente que se presente durante la operación deberá ser informada al responsable de operaciones, quien debe diligenciar en forma inmediata el formato llamado informes de daños a la operación y posteriormente se informara al gerente del terminal, vicepresidente de operaciones, al líder en gestión de seguros, si la gravedad del incidente lo amerita. Quien evaluará la escena y determinará responsabilidades, así como solicitar un perito evaluador.

Para todas las cargas, cada 12 horas se realiza por parte del responsable de la operación, el formato reporte diario de operaciones, donde se indican las cantidades descargadas y/o cargadas, rendimiento, almacenaje y despacho directo, Siendo enviado vía mail a todas las partes interesadas.

Nota 5: en caso de salida a fondeo, cambio de muelle y corrida de la nave se notifica al capitán, a la agencia marítima y este a su vez a control tráfico quién autorizará la maniobra, el aviso debe ser presentado en el formato Notificación de maniobra.

En adición a lo anterior cuando las naves salen a fondeo también se registra en el sistema misional.

1.19. Carpado de vehículo.

Una vez la volqueta sea cargada con las toneladas de productos declaradas en la planilla, esta deberá dirigirse al área al área de carpado de vehículo para que sea carpada con la lona o carpa y sea dirigida a bascula de salida para su pesaje final y salida del terminal.

1.20. Finalización de la operación.

Entre 2 y 4 horas antes de finalizar la operación de acuerdo con lo programado, se informará vía telefónica al agente marítimo la hora estimada de finalización de operaciones, para que este coordine la maniobra de zarpe con los pilotos prácticos.

Se informará también al supervisor de protección, para que vía correo electrónico y/o vía telefónica solicite la inspección a la policía antinarcóticos y a guardacostas (si aplica). Se deja constancia en bitácora de esta actividad.

Para las naves a granel COMPAS solicitara el servicio a una compañía inspectora para realizar el draft survey.

En los buques de carga general y gráneles, operados convencionalmente, una vez la grúa realice el último movimiento con carga se dará por terminada la operación o cuando el Primer Oficial informe que no se requiere más carga. Inmediatamente el responsable de operaciones informará al agente marítimo y a los involucrados la hora exacta de finalización registrándolo en el sistema misional y será incluida en la bitácora de operaciones.

En caso de naves cargadas con banda o Shiploader el tiempo de finalización será el indicado por el primer oficial del buque cuando determine que ha completado la carga.

Para el caso de Buenaventura, el responsable de operaciones enviara a la Capitanía del puerto-DIMAR un correo previo al zarpe de la Motonave, informando el nombre de ésta, hora aproximada de maniobra y compañía de pilotos y remolcadores.

Nota 1: Se procede a la recolección y entrega de los aparejos por parte del auxiliar de operaciones o responsable y los equipos al departamento de mantenimiento. El encargado de mantenimiento, en conjunto con el responsable de operaciones diligenciarán el Formato de entrega y recibo de cucharas. Cualquier desperfecto o daño encontrado, deberá hacerse la reclamación a la empresa contratista.

Nota 2: El aseo del área de muelle y las zonas de impacto estará a cargo del operador portuario designado a la operación bajo la supervisión del personal de operaciones. Al finalizar el aseo se debe diligenciar por parte del encargado de operaciones el formato *Paz y salvo de orden y aseo (MDA-HSE-FR-360)*, registrando cualquier novedad, el cual debe ser firmado por el área de operaciones, el área HSE y el operador secundario.

Nota 3: Una vez finalizada la operación, el operador con la supervisión del responsable de operaciones deberá dejar libre de mercancía el área de muelle.

Nota 4: Para las motonaves de importación, operaciones deberá realizar el aviso de finalización en el sistema informático de la autoridad aduanera.

1.21. Confrontación de tarja.

El responsable de operación procede a confrontar lo anunciado versus lo tarjado con el fin de dar cierre a las operaciones en el sistema misional. En este paso se podrá detectar cualquier inconsistencia con respecto a la tarja, así como faltantes y/o sobrantes. Con esta información, para todas las cargas y con plazo máximo de 12 horas después de terminada la operación, el responsable de la documentación y/o operaciones realizará el informe de los detalles a la carga recibida.

Para las naves de Gráneles líquidos se recibe el certificado de cantidad procedente de la casa inspectora que representa al operador.

Para el caso de las motonaves de gráneles alimenticios: El responsable de operaciones, realiza el *Formato liquidación prorrateo de la motonave (MSN-OPEFR-31)*, el cual se envía vía e-mail a sección documentos, cliente, facturación, agente naviero y personas involucradas. Con los resultados del prorrateo se procede a hacer la tarja en el sistema misional por cliente y por producto.

En caso de que el producto se descargue en diferentes terminales, la última terminal que atienda el barco debe realizar el formato *Liquidación prorrateo consolidado de motonave (MSN-OPE-FR-34)*, solo en los terminales donde aplique; donde se resumen cantidades descargadas en cada instalación, el resultado, debe ser compartido con los involucrados, incluyendo las otras terminales.

1.22. Firma de documentos

El responsable de operaciones sube a bordo, para la firma del estado de hechos, con el Capitán de la motonave y su agente marítimo, opcional (el cliente, y el agente protector). Se deben revisar las notas, confrontar los tiempos contra los de la bitácora, cantidades, sobrantes, faltantes y otros importantes para la liquidación. Solamente si la información es correcta se procede a la firma. En caso de discrepancia, generar carta de protesta

dejando registro de las diferencias detectadas, documento que debe ser firmado por la nave y/o agencia marítima, en caso de negarse a la firma se dejara constancia en el estado de hechos oficial y enviar vía email.

El responsable de operaciones de compas debe realizar las consultas que sean del caso si tiene dudas, y escalarla a su jefe si es necesario.

Se entrega al capitán el certificado de ausencia de daños durante la operación en el formato *Cargo operations & no vessel damage certificate (MSN-OPE-FR-375)*, para su firma. Si en la operación se descargaron/cargaron maquinas rodantes o vehículos se deben firmar los formatos de inventario por el comando de la nave.

1.23. Zarpe de motonave.

Una vez el piloto aborda la motonave, Operaciones asiste a la maniobra de zarpe, hasta que la motonave queda libre del muelle y fuera de la zona de maniobras que está dentro el perímetro concesionado. Se incluye información en la bitácora de operaciones y en el sistema misional.

1.24. Cierre de la motonave en las instalaciones portuarias.

El funcionario responsable del control de tarja inicia con la confrontación de la información tarjada con la anunciada, con el fin de generar el resumen final de tarja que servirá para la facturación y posteriormente realizar el cierre de la motonave en el sistema misional.

Los responsables de Operaciones reúnen todos los formatos debidamente diligenciados, firmados y sellados por la motonave y la agencia marítima de acuerdo con el Formato *Listado de registros generados en el procedimiento de planeación y atención de motonaves (MSN-OPE-FR-376)*. Una vez recibidos todos los documentos diligenciados deberán ser entregados al responsable de archivarlos en la carpeta correspondiente para cada motonave, adicionalmente generar la carpeta de la motonave en archivo digital. En el caso de averías causadas en la operación dichos soporte se entregarán al coordinador o jefe de Operaciones para el respectivo reporte final y seguimiento.

Una vez cerrada la motonave y finalizado el proceso en el sistema misional, se envía por correo, copia de la tarja (cargue y descargue) al área de facturación.

Con base en la información consolidada se cita a una reunión post -operativa, en ella se analizan las operaciones programadas vs las ejecutadas, se concluye y se diligencia el formato que se encuentra estandarizado para tal fin Formato *Postoperativa motonaves (MSN-OPE-FR-21)*.

1.25. Liquidación de tiempos.

Obtenida toda la información de los tiempos operativos se realiza la liquidación de tiempo de la motonave, esta es diligenciada en el Formato *Liquidation time of vessel (MSN-OPE-FR-28)*, por el responsable de la operación.

1.26. Informes finales

Después que termina la operación el jefe de operaciones procede a enviar los informes finales vía correo a todos los importadores, agente marítimo y personal de Compas involucrado. En estos informes se anexan copias de prorrateos por producto, informe final, reporte final de operaciones, estado de hechos firmado, liquidación de tiempos y cartas de protesta (si aplica).

1.27. Glosario

- Arribar: Llegada de una embarcación
- Aparejos: Herramientas y equipos utilizados para el manejo de la carga y contenedores.
- Atracar: Maniobra de acercamiento a muelle de una embarcación.
- Boya de mar: es una baliza flotante situada antes de la entrada al canal de acceso a la bahía en donde se toma el piloto práctico.
- Desestibar: sacar el cargamento de la bodega de un barco y disponerlo para la descarga.
- Efectividad: se refiere a la capacidad de lograr el máximo de resultados al mínimo costo.
- Eficacia: se refiere a la capacidad de lograr resultados.
- Eficiencia: se refiere a la capacidad de lograr resultados con el mínimo esfuerzo o costo.
- Estiba: conjunto de la carga en cada bodega u otro espacio de un buque.
- ETA: Tiempo estimado de arribo.
- ICA: Instituto Colombiano Agropecuario
- Productividad: rendimiento por tonelada o contenedores x hora
- Zarpar: partir una embarcación del muelle donde se encontraba atracada.
- Responsable de tarja: profesional y/o supervisor marítimo, supervisor de tarja y auxiliar operaciones rol terrestre.
- Graneles alimenticios: maíz, trigo, sorgo, soya, etc.

1.28. **Formatos Empleados**

Answer of nomination MSN-OPE-FR-371

Asignación operador secundario MSN-OPE-FR-343

Pre-operativa motonave MSN-OPE-FR-20

Situación portuaria MSN-OPE-FR-17

Prospecto línea de muelle MSN-OPE-FR-372

Bitácora de operaciones MSN-OPE-FR-27

Damage Report Previous Commenced Operations MSN-OPE-FR-374
Inventario de unidades tipo vehículos MSN-OPE-FR-40
Inventario de unidades tipo tráiler. MSN-OPE-FR-39
Inventario de unidades tipo ruedas MSN-OPE-FR-38
Inventario de unidades tipo oruga MSN-OPE-FR-37
Inventario de unidades tipo 5 tracto camión MSN-OPE-FR-289
Reporte diario de operaciones MSN-OPE-FR-311
Notificación de maniobra MSN-OPE-FR-27
Liquidación prorrateo de la motonave MSN-OPE-FR-31
Liquidación prorrateo consolidado de la motonave MSN-OPE-FR-34
Cargo Operations & no vessel Damage certificate MSN-OPE-FR-375
Listado registros generados en el procedimiento planeación y atención MN MSN-OPE-FR-376
Post-Operativa motonaves MSN-OPE-FR-21
Liquidation time of vessel MSN-OPE-FR-28
Entrega y recibo de cucharas MSN-OPE-FR-25
Entrega y recibo de aparejos, herramientas y equipos MSN-OPE-FR-383

2. ATRAQUE, ZARPE Y CAMBIO DE MUELLE PARA MOTONAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

3.1. Objetivo

Establecer una guía para la verificación y el registro de las actividades relacionadas con el atraque, zarpe y cambio de muelle para las motonaves/artefectos navales que arriben a la terminal de COMPAS S.A. de forma segura y organizada para la compañía.

3.2. Alcance del Proceso

Incluye todas las actividades relacionadas con la maniobra de atraque, zarpe y cambio de muelle de motonaves, barcasas, artefactos navales y cualquier otro medio de transporte marítimo o fluvial que recale en los muelles de COMPAS S.A.

3.3 Normatividad aplicable

Norma ISO 9001.2015

3.4. Responsables del proceso

Coordinador o jefe de operaciones:

El coordinador o jefe de Operaciones es responsable del seguimiento y verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente documento.

El profesional administrativo de operaciones:

Registrar la información correspondiente a las empresas vinculadas en las maniobras de atraque, zarpe y cambio de muelle (remolcadores, pilotos, amarradores etc.). Datos estadísticos y de control de UIP.

Profesional o supervisor de Operaciones:

El profesional o analista de Operaciones es responsable de:

- ✓ Comunicar a las diferentes áreas de COMPAS S.A. las abscisas entre las cuales se ubicarán las motonaves/artefactos navales proyectadas(os) para maniobra de atraque o cambio de muelle en el terminal.
- ✓ Informar a las compañías de Pilotos y Amarradores las abscisas en las cuales ha sido programada la motonave.
- ✓ Mantener contacto directo vía VHF con el piloto practico para orientarlo en la maniobra
- ✓ informar y autorizar cualquier cambio que se requiera en la posición de atraque de una motonave.
- ✓ Coordinar y garantizar la presencia de un auxiliar de Operaciones siempre que se realice una maniobra de atraque y zarpe en el muelle.
- ✓ Revisar las condiciones del muelle antes de la maniobra. Estado de las bitas, cornamusas, placa portuaria, profundidades, área libre de obstáculos
- ✓ Dar instrucciones a los amarradores sobre las bitas que se pueden usar y la capacidad de las mismas, evitando que un número superior de cabos se lleven a una sola bita.
- ✓ Revisar y garantizar que el muelle tenga las condiciones óptimas para el atraque seguro de las motonaves.
- ✓ Registrar la información correspondiente a las maniobras de atraque y zarpe requeridas en Sistema misional.
- ✓ Atender y presenciar las maniobras de atraque, zarpe y cambio de muelle de motonaves en el muelle del terminal.
- ✓ Confirmar a los amarradores las abscisas en las cuales se atracará la motonave/artefacto naval.
- ✓ Notificar al gerente del terminal y a la vicepresidencia de operaciones cualquier novedad que se presente en el atraque de la motonave.

3.5. Descripción del proceso

3.5.1. Descripción de equipos y herramientas

Radio VHF, computadora, bolígrafo, planillero, cámara de fotografías o celular con cámara.

3.5.2. Seguridad e higiene industrial

Durante la ejecución de las actividades el personal debe portar los elementos de protección personal requeridos de acuerdo al tipo de actividad a ejecutar.

El personal de amarradores debe contar con sus EPP los cuales como mínimo son: chaleco salvavidas, guantes, casco y gafas de seguridad durante la maniobra de atraque/ zarpe / cambio de muelle y deben portar dos radios de comunicación uno a proa y uno a popa.

Las motonaves deben disponer de atrapa ratas los cuales deben estar ubicados en los cabos de la motonave

El auxiliar de operaciones asignado debe dar cumplimiento a las condiciones de seguridad establecidas para las actividades en muelle.

3.5.3. Atraque de una motonave

El supervisor o profesional de operaciones envía a la empresa de pilotos prácticos el formato de Línea de Muelle donde relaciona la ubicación (abscisas) donde deben atracar las motonaves próximas a llegar al terminal.

Al momento que se anuncien el arribo de la motonave, la Agencia Marítima de la motonave asignará la empresa de pilotos encargada de la maniobra. El Piloto Practico debe llevar consigo los elementos de protección personal: chaleco salvavidas, radio VHF portátil, planos actualizados de batimetría y el formato de Línea de Muelle, reporte de maniobras y certificación de servicios (DIMAR).

El Piloto Practico abordara la lancha rápida y en camino hacia la zona de embarque de piloto hará contacto vía VHF con el buque y coordinara su embarque en forma segura para él y para la lancha. Una vez haya abordado el buque y estando en el puente de gobierno debe hacer el intercambio de información con el capitán de la nave; verificando la información recibida.

El Piloto Práctico Informará a Control Tráfico Marítimo y la oficina de Pilotos la hora de Piloto a bordo y se enterará a través de estos del desarrollo del tráfico en el canal. En caso de tráfico en el canal o maniobras en desarrollo en los muelles, debe establecer comunicación directa con el Piloto o Pilotos a bordo de las naves que se encuentren maniobrando con el fin de coordinar su entrada y tránsito por el canal. Durante su tránsito por el canal confirmar con COMPAS S.A. las abscisas entre las cuales debe atracar el buque y el muelle asignado, y coordinar el servicio de remolcadores si se requieren, hacer un tránsito por el canal con velocidades que no afecten a terceros pero que garantice la maniobrabilidad de la propia nave.

Durante la aproximación al muelle el piloto tiene contacto vía radio VHF con el supervisor o el profesional de operaciones de Compas para la coordinación de la maniobra y posición final en la que debe quedar el buque.

Cuando la motonave/artefacto naval esté a la vista, el Coordinador, jefe o Supervisor y/o auxiliar de Operaciones en turno informará a los amarradores, pertenecientes a la empresa contratada por la Agencia Marítima (si aplica) las abscisas entre las cuales debe atracar el (la) mismo (a) en el muelle asignado.

Durante la aproximación a muelle, la tripulación de la motonave lanza un primer cabo a tierra el cual se denomina “*primera línea*”; desde ese momento se registra el inicio del muellaje o estadía de la embarcación al costado del muelle. Se denomina “all fast” o “atraque total” cuando finalizada la labor de los amarradores y la tripulación de la motonave/artefacto naval, los cabos quedan completamente tensos en las bitas o cornamusas del muelle asignado.

Al finalizar la maniobra piloto practico y el coordinador, jefe o Supervisor de Operaciones, verifican que el barco quede atracado y amarrado con seguridad en el muelle.

3.5.4. ATRAQUE BAJO CONDICIÓN NAABSA

Este tipo de maniobra solo aplica para COMPAS CASCAJAL

Si bien es cierto que esta cláusula nos permite entrar buques con mayor calado a la profundidad que tenemos en el puesto de atraque, requiere que seamos muy cuidadosos en observar todas las medidas de seguridad.

Se requiere mantener un monitoreo permanente del calado tanto del canal de acceso como de la posición de atraque y del área de maniobras, esto implica que debemos realizar batimetrías frecuentes y en lo posible antes de que se vaya a recibir un barco que requiera hacer uso de esta cláusula.

Una vez atracado el barco y amarrado, debemos hacer una verificación de la tensión de los cabos y mantener un monitoreo permanente por parte de operaciones de COMPAS para poder regular el nivel de tensión de los cabos en coordinación con la tripulación.

Especial cuidado se debe tener cuando el barco este sentado y se tengan mareas negativas, esta situación genera apertura del barco generalmente lo que puede llevar a sobre tensión en los cabos incrementando los riesgos.

Para permitir que el barco toque fondo y quede sentado, es necesario que la condición del fondo sea pareja, de lo contrario puede ocasionar daños en la estructura del buque, motivo por el cual es necesario el monitoreo permanente del proceso de sedimentación.

Nota: Para todas las maniobras realizadas en la Terminal de Compas Cascajal en Buenaventura, se deben tener en cuenta todas las recomendaciones dadas en el Capítulo 5 del “Estudio de Maniobrabilidad de la Terminal de Compas Buenaventura”, realizado por la Empresa Recumar en el año 2020.

3.5.5. Zarpe de una motonave

Concluida la labor de cargue o descargue y firmados los documentos pertinentes por la Agencia Marítima, la Motonave/Artefacto Naval y el Operador Portuario, la embarcación es inspeccionada por la Policía Antinarcóticos de ser necesario, para solicitar en coordinación con la agencia marítima el servicio de piloto y de amarre para el zarpe.

Al arribo del Piloto Práctico, de los amarradores y remolcadores al terminal se procede a órdenes del capitán de la nave y del piloto práctico a desamarrar el buque de las bitas o cornamusas hasta que quede libre para navegar.

Para esta operación se realizará el mismo procedimiento de seguridad mencionados en la maniobra de atraque.

Cuando se suelta el ultimo cabo finaliza el tiempo de estadía en muelle.

2.6. Condiciones del muelle y recomendaciones para las maniobras de atraque y zarpe

El profesional o supervisor de Operaciones debe estar siempre presente en toda maniobra de atraque y zarpe como guía y coordinación en tierra de la maniobra. Adicionalmente, debe contar con el Bridge como herramienta de guía para la operación.

El Auxiliar de Operaciones debe hacer seguimiento diario a las condiciones del muelle para garantizar que se mantengan los requerimientos necesarios de una maniobra segura. Es decir, revisar las bitas, defensas, cornamusas, placa portuaria y adicionalmente que no existan elementos externos sobre el muelle que puedan afectar el desarrollo normal de la operación.

El amarre es realizado por un operador de amarre, el cual generalmente trabaja de la mano con el piloto practico, los responsables de la operación por parte de COMPAS deben estar muy pendientes de como se hace y particularmente cuantos cabos se amarran a una bita.

El jefe de operaciones, el supervisor y profesionales de operaciones deben tener absoluta claridad de cuál es la capacidad de cada una de las bitas y cuantos cabos pueden ser amarrados a ellas.

Se debe tener especial cuidado con los largos cuando se utilizan boyas de amarre.

Una vez atracado el buque y amarrado, el personal de operaciones de COMPAS debe hacer una verificación sobre el estado general de los cabos y en caso de detectar condiciones que comprometan la capacidad del cabo, se debe exigir al capitán para que sea reemplazado.

2.7. Acopio y distribución de Información relacionada

El profesional o supervisor de Operaciones para todas las maniobras de atraque, zarpe y cambio de muelle debe tomar registros con la siguiente información:

- Muelle asignado a la embarcación.
- Calado máximo con el cual arriba la motonave.
- Hora de atraque (primera línea a tierra).
- Compañía y número de remolcadores que asisten a la maniobra • Compañía y número de pilotos que asiste a la motonave/artefacto naval.
- Hora situación “all fast” o “atraque total”.
- Ingreso de la autoridad portuaria.
- Descenso de la autoridad portuaria (libre plática).
- Inicio de operaciones.

- Final de operaciones.
- Hora de zarpe
- Tiempo ocurrido durante el shifting de la nave en caso de cambio de muelle

2.8. Formatos Relacionados

Notificación de Maniobra MSN-OPE-FR-27.

3. CORRIDAS EN MUELLE APLICADO A MOTONAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

4.1. Objetivo

Establecer una guía para la verificación y el registro de las actividades relacionadas durante la corrida en muelle para las motonaves/artefactos navales que estén atracadas en las terminales de compas.

4.2. Alcance del Proceso

Incluye todas las actividades relacionadas con la maniobra de corrida de motonaves, barcasas y cualquier otro medio de transporte marítimo o fluvial que recale en los muelles de compas.

4.3. Normatividad aplicable

Mooring operation manual (port of Tilbury London) Norma ISO 9001:2015.
Ley 658 del 14 de junio del 2.001

4.4. Responsables del proceso

Jefe de Operaciones:

- El jefe de Operaciones es responsable del seguimiento y verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente documento.
- Contratar el personal de amarradores avalado por la autoridad marítima, que sea el idóneo para ejecutar la Maniobra y cumpla las directrices emitidas por la Autoridad Marítima Nacional en este sentido, incluyendo la posesión de una Licencia de Explotación Comercial vigente.

Profesional de Operaciones y/o supervisor de operaciones:

El Profesional de Operaciones es responsable por:

- Comunicar a las diferentes áreas de compas, agencias marítimas y oficina de control tráfico (si aplica) las abscisas entre las cuales se ubicarán las motonaves/artefactos navales proyectadas(os) para maniobra de corrida en el muelle del terminal portuario.
- Presenciar la maniobra de corrida de las motonaves en los muelles de la compañía.
- Informar y autorizar a la compañía de amarradores las abscisas en las cuales se movilizará la motonave/artefacto naval.
- Verificar y anunciar a los diferentes actores la hora exacta de inicio y terminación de la corrida de las motonaves.
- Registrar la información correspondiente a las empresas vinculadas en las maniobras de corrida de las naves.
- Deberá mantener una permanente comunicación con la MN durante la maniobra.

4.5. Descripción del proceso

4.5.1. Descripción de Equipos y Herramientas.

Radio VHF, bolígrafo, planillero, cámara de fotografía o celular con cámara.

4.5.2. Seguridad e Higiene Industrial

El personal que realice la corrida debe contar con sus EPP, uniformes, guantes, botas, cascos, chalecos salvavidas, etc.

4.5.3. Corrida de una motonave dentro del mismo muelle para cambios de operación en las bodegas.

Basados en la reunión pre operativa de la motonave el supervisor de Operaciones en turno envía a los interesados el formato MSN-OP-FR-27 Notificación de maniobra, en el cual se relaciona la proyección de motonaves/artefactos navales próximos a ser corridos dentro del muelle, este formato debe llevar toda la información necesaria y debe ser firmado por el capitán de la nave y socializado con la agencia marítima, esta notificación debe hacerse con un tiempo mínimo de 2 horas de anticipación, para que el buque cuente con la tripulación necesaria y el alistamiento de la máquina.

El agente marítimo y el responsable de la maniobra en la IP, debe informar al Capitán de la motonave los pormenores de la maniobra, todos los factores externos e internos que la rodean y pudieran afectar la operación, tales como obstáculos, naufragios, variación de profundidades, normas legales etc., implicaciones y posibles consecuencias. Lo anterior debe quedar debidamente documentado y firmado en el Formato MSN-OP-FR27 Notificación de maniobra, por el capitán de la embarcación como responsable de la maniobra y el delegado por la Instalación Portuaria conforme sus procedimientos internos”.

Si la corrida de la nave es predecible esta debe quedar expuesta y registrada en el formato de preoperativa correspondiente. Los costos que genera esta movilización deben ser previamente

concertados y definidos entre los interesados y quedar registrados en el formato MSN-OPE–FR-27 Notificación de Maniobras casilla de remarks.

Cuando la motonave/artefacto naval y personal esté listo, el profesional de Operaciones en turno confirmara a los amarradores las abscisas entre las cuales deben correr la nave. Durante la maniobra, la tripulación dirigida por el capitán de nave ordena a los amarradores la secuencia como se deben lascar, amollar, zafar, cobrar o templar los cabos a tierra o pasándolos de noray en noray. En ese momento se registra el inicio del tiempo de corrida de la embarcación hasta cuando finalizada la labor de los amarradores y la tripulación de la motonave/artefacto naval asegurando que los cabos quedan completamente tensos en las bitas, cornamusas y noray del muelle asignado.

Este tipo de operación por tratarse de una maniobra de corrida de la nave unos pocos metros dentro del mismo muelle puede hacerse a cabos.

4.5.4. Corrida de una motonave con cambio de muelle dentro de la misma Terminal.

Básicamente el procedo es igual al enumerado en el punto anterior.

basados en la reunión pre operativa de la motonave el supervisor de Operaciones en turno envía a los interesados el Formato MSN-OP-FR-27 Notificación de maniobra, en el cual se relaciona la proyección de motonaves/artefactos navales próximos a ser corridos de un muelle a otro dentro del mismo terminal, este formato debe llevar toda la información necesaria y debe ser firmado por el capitán de la nave y socializado con la agencia marítima, esta notificación debe hacerse con un tiempo mínimo de 2 horas de anticipación, para que el buque cuente con la tripulación necesaria y el alistamiento de la máquina.

El agente marítimo y el responsable de la maniobra en la IP, debe informar al Capitán de la motonave los pormenores de la maniobra, todos los factores externos e internos que la rodean y pudieran afectar la operación, implicaciones y posibles consecuencias. Lo anterior debe quedar debidamente documentado y firmado en el Formato MSN-OP-FR27 Notificación de maniobra por el capitán de la embarcación como responsable de la maniobra y el delegado por la Instalación Portuaria conforme sus procedimientos internos”.

Si la corrida de la nave entre los diferentes muelles es predecible, esta debe quedar expuesta y registrada en el formato de preoperativa correspondiente. Los costos que genera esta corrida deben ser previamente concertados y definidos entre los interesados y quedar registrados en el formato MSN-OPE–FR-27 Notificación de Maniobras casilla de remarks.

Este tipo de operación por tratarse de una maniobra de corrida de la nave con un cambio de muelle, que implica una mayor distancia, se debe realizar con asistencia de remolcador y piloto práctico, no se puede hacer a cabos

Cuando la motonave/artefacto naval y los recursos (remolcador, piloto, cuadrilla de amarre y lancha, si aplica) estén en disposición, el profesional de Operaciones o supervisor en turno confirmara los muelles entre los cuales se debe correr la nave. Durante la operación, la tripulación dirigida por el capitán de nave y el piloto práctico ordenan al remolcador y a los amarradores la secuencia como se deben hacer las maniobras. En ese momento se registra el inicio de la operación y va hasta cuando finaliza la labor del remolcador, piloto, amarradores y la tripulación de la motonave/artefacto naval, garantizando que los cabos quedan completamente tensos en las bitas, cornamusas y noray del nuevo muelle asignado.

4.5.5. Generalidades de la corrida de una motonave/artefacto naval

- El capitán de la embarcación, haciendo uso de la facultad que otorga la Ley 658 de 2.001, puede decidir no utilizar el servicio del piloto práctico para la corrida de su buque.
- Seguir el procedimiento interno para la maniobra de corrida de muelle, para este fin puede siempre consultar con la Autoridad Marítima Nacional.

Tener en cuenta las condiciones meteorológicas, hidrológicas, náuticas y verificar que estas sean favorables para el desarrollo de la maniobra.

- Garantizar una excelente comunicación entre el personal de la instalación portuaria, los amarradores, y la tripulación del buque. Lo anterior incluye el uso de equipos de radiocomunicaciones adecuados, y aprobados, así como el uso del idioma inglés.
- Al término de la maniobra de corrida se debe asegurar que la escalera real quede en posición segura para que suban abordo de la motonave las cuadrillas.
- Se tienen en cuenta las condiciones de: viento y corriente para cambios de muelle con cabos.
- En el caso de uso del remolcador de asistencia en puerto y/o piloto practico, los costos deben ser a cuenta de quien los solicite.
- Este tipo de maniobras es viable realizarlas cuando el movimiento del barco es menor, por ejemplo, el cambio de bodega cuando se hará en el mismo muelle.
- Se debe hacer una revisión previa a la maniobra, muy detallada de la condición de los cabos. (terminal, cuadrilla de amarre y tripulación)
- Revisar la ubicación segura de todo el personal que no esté directamente comprometido con la maniobra.
- El jefe de operaciones, el supervisor y profesionales de operaciones deben tener absoluta claridad de cuál es la capacidad de cada una de las bitas y cuantos cabos pueden ser amarrados a ella.
- Se debe tener especial cuidado con los largos cuando se utilizan boyas de amarre.
- Una vez atracado el buque y amarrado, el personal de operaciones de COMPAS debe hacer una verificación sobre el estado general de los cabos y en caso de detectar condiciones que comprometan la capacidad del cabo, se debe exigir al capitán para que sea reemplazado.

Para los terminales de Barranquilla y Buenaventura, si la maniobra se va a hacer en contra de la corriente, este factor implica un mayor esfuerzo sobre los cabos que se vayan a utilizar en el movimiento.

- Actualmente el formato Formato MSN-OP-FR-27 Notificación de maniobra, se diligencia por parte de profesional o supervisor y se presenta al comando de la nave para su aceptación y

firma, el profesional procede a enviar el documento por correo a la agencia marítima y esta a su vez notifica a la Capitanía de puerto, cuando la agencia recibe respuesta de la autoridad marítima, envía la evidencia al terminal, si es positiva la autorización se procede a citar los recursos (amarradores, piloto y remolcador si aplican) y realiza el movimiento.

3.6. Acopio y distribución de Información relacionada.

El profesional de Operaciones debe informar las siguientes acciones y situaciones con el fin de mantener actualizados e informados a las demás áreas interesadas ya sea por correo electrónico o en el sistema de compas:

- Formato MSN-OP-FR-27 Notificación de maniobra
- Batimetría actualizada
- Muelle asignado a la embarcación.
- Abscisas entre las cuales se hará la corrida del buque
- Calado máximo de la motonave.
- Hora de inicio de la maniobra.
- Compañía de amarradores.
- Hora de finalización de la maniobra.
- Fotografías de los calados antes y después de la maniobra
- Condiciones meteorológicas marítimas suministradas por la autoridad.

3.7. RECOMENDACIONES Y ADVERTENCIAS

- Durante el tiempo de la maniobra la nave debe permanecer con la maquina prendida para en caso de emergencia reaccionar y darle gobierno y rumbo.
- Durante el tiempo de maniobra la nave debe tener sus anclas lista para activarse para en caso de emergencia soltar anclas y mantener posición.
- Cada maniobra debe ser anunciada a modo informativo a las compañías de remolcadores que trabajan en el área por si se requiere de sus servicios.
En caso de emergencia se debe informara en primera instancia a la autoridad marítima a través de la oficina de control tráfico y solicitar asistencia de remolcadores.
- Notar que si una bita se somete a una tensión mayor a la cual fue diseñada se puede ocasionar el desprendimiento de la misma.

3.8. Reporte de Resultados.

- Formato MSN-OP-FR-27 Notificación de maniobra.
- Formato MSN-OP-FR-20 Pre operativa Motonave.
- Comunicaciones de anuncio de corrida.

- Comprobante del servicio prestado por la compañía de amarradores.
- Informe fotográfico con los calados.

3.9. Formatos Relacionados

Formato MSN-OP-FR-27 Notificación de maniobra.

Formato MSN-OP-FR-20 Pre operativa Motonave.

4. ENTURNAMIENTO PARA VEHÍCULOS QUE SE DIRIGEN A COMPAS AGUADULCE

5.1. Objetivo

El objetivo principal de este procedimiento es estandarizar los pasos para realizar una oportuna atención de los vehículos en la instalación portuaria de manera eficiente.

5.2. Alcance del Proceso

Este instructivo tiene cobertura para el manejo logístico de todos los vehículos que ingresan a las terminales de COMPAS a depositar y retirar carga.

5.3. Documentos de referencia

Decreto 153 febrero de 2017.

Resolución 20213040005875 de febrero 15 de 2021 Resolución

20213040024725 de junio 15 de 2021 Instructivo Báscula.

Reglamento técnico de Operaciones.

Norma ISO 9001:2015.

5.4. Responsable del proceso

Proceso de Operaciones

Proceso de Documentación a la carga

5.5. Descripción del instructivo

5.5.1. Enturnamiento para las terminales de COMPAS Buenaventura.

Con el objetivo de brindar un servicio ágil y efectivo de atención a nuestros clientes dentro de las instalaciones portuarias, es necesario controlar el ingreso de vehículos al puerto por medio de un turno con fecha y hora y así minimizar el tiempo de atención de estos.

Una vez documentación genere las autorizaciones de ingreso y/o salida de carga de la empresa de transporte, agencia de aduanas, importador y/o exportador, con el usuario previamente asignado se generan los arim y se solicitan los turnos vía web para el ingreso de sus vehículos al terminal

Las empresas de transporte previo a la solicitud de citas deben ingresar en la página del Registro nacional de despachos de carga por carretera RNDC y generar el número de radicado del manifiesto electrónico de carga. Luego ingresar al portal web de compas para generar el turno o reserva del vehículo, registrar el número de ARIM/planilla, número de autorización del manifiesto generado por el RNDC, cédula del conductor, placa, información del propietario del vehículo y número de la póliza.

El sistema misional de la terminal valida vía web service que los registros coincidan con el módulo Inside del ministerio de transporte y el RUNT.

De existir novedades entre la información del manifiesto y los datos registrados en la página web de la terminal, el funcionario encargado en COMPAS comunica al transporte vía email o por la plataforma web la novedad presentada en el turno, con el fin de subsanar el error. Una vez corregido, el web service actualiza la información en el sistema misional. Los reportes de validación, correcta o de novedades en la solicitud del turno se le reflejan al transportista en la página de la terminal.

De presentarse contingencia en la plataforma RNDC, la terminal COMPAS queda sujeta a instrucciones de la oficina de la superintendencia de transportes.

Si la información suministrada por la empresa de transporte coincide con la del sistema misional de la terminal y la registrada en el manifiesto de carga, el auxiliar de Enturnamiento o quien haga las veces, procede en asignar fecha y hora de presentación del vehículo a la terminal, así como consultar el inventario del producto almacenado en el sistema misional para confirmar si hay saldo de mercancía disponible para el despacho.

Nota1: Para el caso de contenedores, el usuario transportista selecciona la cita a conveniencia de las que están disponibles en las ventanas que suministra la terminal.

Una vez COMPAS asigne fecha y hora, esta se refleja en el portal web y también llegará como mensaje de texto al número celular del conductor que fue previamente registrado. El conductor se presentará en la terminal con el código QR desde su celular smartphone o impreso.

Nota 2: Este punto solo aplica para las terminales de Barranquilla, Cartagena y Tolú.

Todo vehículo que vaya a cargar un saldo de producto debe registrar en el portal web la cantidad correspondiente a cargar o llevar la respectiva observación en el ARIM.

Una vez asignada la cita, el conductor se presenta en la oficina de Enturnamiento de CEMLOG donde se valida la autorización de ingreso del ARIM, placa del vehículo, cedula del conductor y vigencia del SOAT, y se registra la primera huella. Quedando así enturnado y disponible para cargue y/o descargue. En caso de ser la primera vez de un conductor en el terminal debe realizar proceso de enrolamiento. Una vez los vehículos han sido enturnados, el supervisor de operaciones de COMPAS le da la orden al Auxiliar de operaciones que proceda a radicar (enviar) los vehículos para el cargue y/o descargue, de acuerdo con las condiciones operativas.

Nota 3: este punto solo aplica para las terminales de Buenaventura.

El Auxiliar de operaciones hace el primer llamado a los conductores que ya están enturnados por medio de mensaje de texto. Cuando se presenten en la oficina se confronta nuevamente el ARIM con el Sistema, le solicita nuevamente la huella dactilar y de esta manera se radica el vehículo y se envía al Terminal.

Si no contestó al primer llamado, se registra en el sistema fecha y hora de este, y se volverá a dejar en el mismo orden de espera. Posteriormente se debe realizar el segundo llamado, si responde se hace el proceso de radicación. Como constancia de la radicación se imprime un ticket con los datos básicos del vehículo, el cual se entregará al conductor si se presenta en la Terminal portuaria.

En caso de no responder a los dos llamados, el turno será anulado por el área de documentos de COMPAS.

Nota 4: Este punto solo aplica para las terminales de Buenaventura.

Para las asignaciones de la cita se da prelación a aquellas que contemplen los siguientes parámetros y/o condiciones:

- Las mercancías de exportación.
- El retiro de mercancía en la modalidad aduanera DTA (Declaración en tránsito Aduanero), Continuación de Viaje y/o traslado a Zonas Francas.
- A las mercancías que su autorización de vencimiento se cumpla el día de solicitud.
- A las mercancías que tengan acuerdos comerciales vigentes. (Solicitudes especiales, cargas extra dimensionadas)

De acuerdo con el tipo de mercancía, se tienen las siguientes consideraciones:

5.5.2. Gráneles solidos / líquidos:

L Para el retiro de la carga sólida, la atención de los vehículos que son de cargue y/o descargue directo de motonaves, se valida la opción “Citas express”. en el sistema misional; cuya finalidad es no programar fecha y hora de tal manera que el vehículo ingrese libremente en el momento que lo desee. El ingreso de vehículos en esta modalidad solo puede ser suspendido por el encargado de operaciones (jefe/supervisor/profesional).

Teniendo en cuenta los turnos solicitados en la plataforma web, y los recursos disponibles, se programarán las horas de ingreso de los vehículos para su atención.

Para el retiro de la carga líquida se rige por la programación de ventana del cliente y/o mayorista, en coordinación con el operador portuario. Donde las empresas de transporte asignadas deben cumplir con el proceso de Enturnamiento por la página web y presentarse dentro de las ventanas asignadas.

5.5.3. Carga Suelta:

Cuando la mercancía a despachar es de la modalidad aduanera DTA o CNV, la asignación de la cita se da con varias horas de antelación ya que para la salida del vehículo del puerto se requiere del visto bueno previo de un funcionario de la autoridad aduanera.

La asignación de cita para el despacho de piezas extra dimensionadas y/o pesadas, el Auxiliar de Enturnamiento o quien haga las veces, debe consultar fecha y hora de atención con el Supervisor/Profesional de Operaciones, ya que por tratarse de mercancías con características especiales podrían requerir de recursos coordinados para su atención.

En los casos que la mercancía a ingresar y/o a despachar sea autopropulsadas; la asignación para su atención debe ser consultada con el Supervisor/Profesional de Operaciones, ya que se requiere alistamiento del área de almacenamiento o de la mercancía a despachar. En los casos donde las mercancías son vehículos de turistas se le brinda atención detallada por tratarse de personas naturales y en la mayoría de los casos extranjeros que desconocen el modo operativo de la terminal.

En la atención de vehículos que tengan referencia de mercancía Café, la asignación de la cita debe ser consultada con el funcionario de dicha bodega ya que su atención debe ser en presencia de un funcionario de la Federación Nacional de Cafeteros. **Nota 7.** Este punto aplica para la terminal de Cartagena.

4.6. Glosario

ARIM: Autorización de retiro e ingreso de mercancía.

RNDC: Registro nacional de despacho de carga.

RUNT: Registro único nacional de tránsito.

DTA: Declaración de tránsito aduanero

CNV: continuación de viaje

Web service: Tecnología que utiliza un conjunto de protocolos y estándares que sirven para intercambiar datos entre aplicaciones.

Pieza extra dimensionada: aquella de carácter indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga.

Mercancía autopropulsada: Que se moviliza por sus propios medios.

1. PESAJE DE VEHICULOS DE CARGA

1.1. Principio Administrativo

El objetivo principal de este instructivo es estandarizar los pasos a seguir para realizar el pesaje de vehículos de carga de manera eficiente.

1.2. Alcance del Proceso

Este instructivo aplica para los procesos operativos involucrados en el pesaje de carga en las terminales de COMPAS.

1.3. Documentos de referencias

- Ley 769/2002
- Resolución 1782/2009.
- Resolución 4100 de 2004.
- Instructivo para mantenimiento de basculas
- Norma ISO 9001:2015
- Norma NTC 2031 /2014

1.4. Responsables del proceso

Auxiliar de bascula, auxiliar de operaciones, guarda de protección, jefe de operaciones, supervisor y/o profesional de operaciones y todos los colaboradores que intervienen en la atención de vehículos con mercancías.

1.5. Descripción del proceso

Las terminales COMPAS, en sus procesos de pesaje de vehículos que ingresan o retiran mercancías de sus terminales, cumple con las exigencias normativas de control, realizando seguimiento y trazabilidad durante la permanencia de los vehículos en las instalaciones.

1.5.1. Ingreso del vehículo por báscula

Diariamente los auxiliares de báscula deberán validar el buen funcionamiento de las basculas camioneras a través de un comparativo interno con un vehículo. En caso de encontrar diferencias mayores a las indicadas en el instructivo de mantenimiento de basculas, se informará a su jefe inmediato y al área de mantenimiento para que programe su revisión inmediata. La báscula que presentó la novedad se suspende de las operaciones hasta que se realicen los correctivos y esté operativamente funcional. *Ver instructivo para el mantenimiento de basculas (MDA-MTT-IT-44).*

El funcionario en báscula debe verificar visualmente los ejes del vehículo para identificar su capacidad máxima en toneladas y se registra en el sistema misional los ejes del vehículo, y así el vehículo pueda ser cargado según la normatividad técnica nacional e internacional de la Resolución 1782/2009, perteneciente a la Ley 769/2002, Resolución 4100 de 2004.

Cuando se trata del retiro de mercancías y el producto tiene una sola zona de almacenamiento, el sistema automáticamente le arroja el sitio de atención. Pero cuando tiene más de una zona de atención es el auxiliar de bascula quien la selecciona en el sistema misional previo instrucciones impartidas por del funcionario encargado de las operaciones.

Nota 1: Si en el momento que el transportista solicita el turno el vehículo aparece inhabilitado o bloqueado, el sistema; automáticamente arroja una alerta indicando que la placa del vehículo registrado está inhabilitada o bloqueada y especificando la causa. Como resultado de este filtro o control, a la báscula solo llegan vehículos habilitados.

1.5.2. Carga a Granel

Una vez el vehículo ha ingresado a la terminal, el guarda de seguridad procede a realizar la verificación documental tanto del conductor como del vehículo. Se realiza una inspección visual para garantizar que no trae elementos como tanques con agua, llantas, etc., que pudieran distorsionar su peso de ingreso, y si todo está en regla se le da el aval al vehículo para que se desplace a la báscula de ingreso.

Para el caso de Buenaventura, el guarda de la seguridad solicita al conductor el código QR o tiquete que le entregaron en el sitio de enturnamiento y los siguientes documentos originales: cedula de ciudadanía, tarjeta de propiedad y tarjeta de remolque, para su verificación y validación de la información en la herramienta informática y si todo está en orden se le da ingreso al vehículo en el sistema misional. Acto seguido, el vehículo es enviado a la báscula camionera para seguir su proceso.

El funcionario debe verificar que el lector de peso en báscula este en cero antes del ingreso del vehículo. Y una vez el vehículo esté posicionado en la báscula, cerciorarse que ambos sensores de posicionamiento estén en verde. Esta señal indica que el vehículo ha ingresado con una posición correcta. Si un sensor aparece en rojo, indica que el vehículo no está en la posición correcta. El funcionario en bascula debe informar al conductor para reubicar el vehículo en la posición adecuada. En caso de fallas en los sensores, el funcionario en bascula debe informar a su jefe inmediato y/o al área encargada del mantenimiento de las basculas sobre la novedad. El funcionario en bascula debe validar que el lector del peso se estabilice. En las sedes donde no se cuenta con el sistema de posicionamiento, el auxiliar de bascula validara personalmente la posición correcta del vehículo.

Nota 2: En los casos donde los sensores generen fallas; como plan de contingencia, el encargado de las operaciones en conjunto con el encargado de protección y mantenimiento, validaran el plan de acción a seguir para dar continuidad al proceso.

Acto seguido, el Auxiliar de Báscula debe capturar el código QR o digitar en el sistema misional el número del ARIM y placa del vehículo y validar la configuración de este para determinar el peso máximo permitido.

Después de esta verificación, el auxiliar de bascula compara la información del tiquete generado, con la información del sistema misional, y si todo esta correcto procede al pesaje y posterior impresión del tiquete que deberá ser entregado por el conductor al auxiliar de operaciones encargado del cargue o descargue de la mercancía (para las sedes donde aplique).

NOTA 3: Todo vehículo que ingrese a cargar granel a una terminal COMPAS, debe ingresar con su carrocería completamente forrada, seca y limpia, esto se verifica inicialmente por el guarda de protección al momento de su ingreso, pero quien determina si cumple con las condiciones para ser cargado es el auxiliar de operaciones en la zona de atención.

1.5.3. Carga general

Una vez que el tracto camión fue validado por el guarda de seguridad, es direccionado a la báscula de ingreso, donde el auxiliar de báscula procede a capturar el código QR o digitar en el sistema misional el número del ARIM, placa del vehículo y validar la configuración del vehículo para determinar el peso máximo permitido.

Después de esta verificación, el auxiliar de bascula compara la información del tiquete, planilla o código QR, (según documento habilitado en cada terminal), con la información del sistema misional, y si todo esta correcto procede con el pesaje del vehículo y la impresión del tiquete que deberá ser entregado posteriormente por el conductor al funcionario de operaciones encargado de la atención del vehículo (para las sedes donde aplique).

Para el ingreso de las cargas de exportación, por ser las terminales COMPAS zona primaria, se debe exigir de acuerdo con la modalidad aduanera de la mercancía; la planilla de traslado (PT), carta de la zona franca de donde es originaria la mercancía o verificación del cliente en listado de autorizados por la DIAN de los operadores económicos autorizados (OEA).

Nota 4: De acuerdo con la sede de la terminal COMPAS, el proceso será gestionado por el área de documentación.

En caso de no presentar Planilla de Traslado a Zona Primaria, se debe validar con área de documentos si aplica o no el ingreso del vehículo a la terminal.

Después de esta verificación, el auxiliar de bascula compara la información de la planilla, tiquete generado o código QR, con la información del sistema misional, y si todo esta correcto procede al pesaje del vehículo e impresión del tiquete (en la terminal donde aplique) que posteriormente deberá ser entregado por el conductor al auxiliar de operaciones encargado de la atención del vehículo. El Auxiliar de Báscula deberá verificar que los datos impresos correspondan a la información guardada en sistema misional.

Nota 5: Para el caso de vehículos que ingresan con café o cacao en sacos deberá seguir el procedimiento de ingreso, almacenamiento y retiro de carga de CCTO.

1.5.4. Carga Sobredimensionada.

El ingreso y salida de vehículos con carga sobredimensionada por sus condiciones y características no pueden ser pesados en las basculas camioneras (cama baja – modulares – grúas – camiones – niñeras). El peso que se debe tomar es el registrado en los documentos. Este proceso es realizado por la persona habilitada por operaciones.

Una vez finalizado los pasos anteriores el auxiliar de báscula de salida, entregará el ticket o copia del ARIM (documentos habilitados en cada terminal), al conductor e inmediatamente le autorizará la salida de la terminal.

1.5.5. Salida de vehículos por báscula.

Una vez que el vehículo fue atendido (entrega y/o recibo de mercancía), se dirige a la báscula de salida. El Auxiliar de báscula de salida debe solicitar al conductor el ticket o ARIM que le entregaron en la báscula de ingreso (en donde aplique), debidamente diligenciado por el funcionario que atendió el recibo o despacho de la mercancía. En caso de la terminal de Cascajal y Tolú la atención se realizará en la báscula de salida.

1.5.6. Mercancías a Granel.

Cuando un vehículo pese a la báscula de salida se debe procurar que este peso se acerque a la máxima capacidad de carga del vehículo, siempre y cuando el saldo de BL o conocimiento de embarque del cliente sea igual o mayor que dicha capacidad, a no ser que el transportista vaya a llevar un saldo en otra bodega o tenga una instrucción diferente del cliente.

Si le sobra peso, el vehículo deberá regresar al punto de atención para ser ajustado al peso permitido o autorizado. En caso de estar retirando saldos, el vehículo debe retirar la cantidad exacta especificada en el sistema misional.

El auxiliar de operaciones encargado del sitio de cargue o descargue o el auxiliar de bascula, hace la atención de la carga registrándola en el sistema misional. En el caso de los auxiliares de operaciones, esta información se registra manualmente en la Planilla diaria de control de recibo/despacho, dándole salida al vehículo y entregando el ticket de bascula al conductor y dejando registradas las novedades de entrega de la carga en la casilla de observaciones, y se debe indicar la zona de la cual fue atendida y/o retirada la carga, la planilla debe ser firmada por el responsable de operaciones (en las terminales donde aplique).

1.5.7. Mercancía General.

Una vez el vehículo este posicionado sobre la báscula de salida, se procede a recibir por intermedio del conductor los documentos que se ajusten al tipo de atención del vehículo (ARIM, ticket, planilla de traslado a zona primaria), verificando placa del vehículo, nombre y cédula del conductor, número de unidades atendidas y número del ARIM o código QR.

Validados los datos anteriores, el Auxiliar de Báscula deberá guardar los datos en el sistema misional y proceder a imprimir la información asociada al vehículo, seguidamente deberá verificar que los datos impresos correspondan a la información guardada en sistema (Placa, unidades atendidas y Peso).

Para la salida de mercancía aduanera en la modalidad de DTA o continuación de viaje, luego de la atención y posterior pesaje en bascula de salida; el vehículo es direccionado a una zona de transición que es previamente establecida por el área de operaciones y protección a la espera del visto bueno para la salida de la terminal por parte de la autoridad aduanera (DIAN).

Este proceso es confirmado por el funcionario ya sea de operaciones o documentación autorizado, quien genera firma y sello a la planilla o ticket de despacho, validando autorización de salida al vehículo de la terminal.

Nota 6: Para la salida de vehículos cuya carga esté amparada bajo la modalidad aduanera DTA o Continuación de Viaje; su salida de la terminal está sujeta al visto bueno de la autoridad aduanera DIAN y del funcionario del área de documentación de la terminal.

1.6. Glosario

Planilla de traslado (PT): Documento aduanero que le permite a la DIAN controlar los medios de transportes por lo que ingresa la carga de exportación a las terminales.

Continuación de viaje: Documento de transporte multimodal, autorizado por la DIAN para el traslado de mercancías.

DTA: Declaración de Transito Aduanero.

ARIM: Autorización de retiro e ingreso de mercancías.

OEA: Operador económico autorizado.

QR: Código de barra que almacena datos codificados. Es un módulo para almacenar información en una matriz de puntos

1.7. Formatos Empleados

- Planilla Diaria de Control de recibo/despacho. (MSN-OPE-FR-44).
- Control de movilización de gráneles (MSN-OPE-FR-47).

2. ACTUACIONES A LA CARGA OPERADA POR COMPAS AGUADULCE

2.1. Principio Administrativo

El objetivo principal de este procedimiento es garantizar la prestación de servicios a la carga, a través del cumplimiento de los diferentes parámetros establecidos referentes a las reglamentaciones internas y externas, además la correcta sincronización de los recursos oportunos en las operaciones del manejo de la carga de acuerdo con los requerimientos del cliente y/o la normatividad vigente en los procesos de inspección.

2.2. Alcance del Proceso

Este procedimiento aplica para todos los servicios terrestres a las cargas, que son solicitados por agencias de aduanas, cliente y/o autoridades.

Actuaciones a la carga, se entiende como todos los servicios adicionales que se le presten a la carga.

2.3. Documentos de referencias

- Reglamento Condiciones Técnicas de Operaciones (RCTO).
- Reglamento de Higiene y Seguridad.
- Legislación aduanera vigente.
- Plan de manejo Ambiental.

2.4. Responsables del proceso

Personal del área de Operaciones

2.5. Descripción del procedimiento

Para el procedimiento de Actuaciones a la Carga se sigue el siguiente orden:

Las solicitudes de servicios de actuaciones a la carga serán recibidas con 24 horas de anticipación a la realización del servicio o según disponibilidad de los recursos. autorizaciones entran a ser realizadas en el siguiente horario:

- a.) En caso de requerir servicios en día festivo estos serán solicitados el día anterior hábil y se programará en coordinación con la autoridad competente cuando aplique.
- b.) Para el caso de graneles también depende de la urgencia para realizar la actuación y es posible llevarlas a cabo en horario nocturno o fechas diferentes a días hábiles.

El cliente presenta físicamente el número de la autorización en el área donde se va a ejecutar la operación para su programación (si aplica).

2.5.1. Carga General:

El cliente o su representante formalizará la solicitud dirigiéndose a la oficina de operaciones donde diligencia el formato Registro de actuaciones a la carga (MSN-OPE-FR-370) o envía el requerimiento vía correo electrónico para la coordinación de la prestación del servicio. Los servicios más comunes que se prestan en este tipo de carga son:

- Preinspección.
- inspección DIAN.
- inspección antinarcóticos.
- Toma de fotos.
- Toma de muestras.
- Toma de seriales.
- Inventario.
- Clasificación de carga.
- Separación de bultos.
- Repeso de mercancía.
- Limpieza de carga.
- Empaque y/o reparación de carga.
- Descargue y/o cargue de camión.
- Traslado de carga de otras instalaciones a COMPAS.
- Otros.

Nota 1: Se debe dejar registro fotográfico. Y deben ser realizadas en las zonas habilitadas por la autoridad competente y bajo el monitoreo de CCTV (Circuito cerrado de televisión) (si aplica).

2.5.2. Graneles.

El cliente o su representante formalizará la solicitud enviando el requerimiento vía correo electrónico para la coordinación de la prestación del servicio. Los servicios más comunes que se prestan en este tipo de carga son:

- Toma de muestra.
- Movilización interna.
- Zarandeo de productos.
- Mezclas de productos.
- Ensacados.
- Recurso de personal.
- Carpado.
- Fumigación graneles comestibles (ver imagen 1).
- Otros

Nota 2: La instalación portuaria está en capacidad de realizar las actuaciones a la carga que sean solicitadas por el cliente y estas deben ser informadas al área de facturación a través de formato de actuación a la carga firmado por el cliente o con soporte correspondiente.

2.6. Glosario

Antinarcótico: División de la policía nacional, dedicada a prevenir o evitar el tráfico y consumo de narcóticos.

Movilización interna: Consiste en tomar un producto de su punto de almacenamiento, trasladarlo a otro punto de almacenamiento.

Mezcla: Consiste en tomar uno o más productos y combinarlos en las proporciones establecidas por el solicitante.

Ensacado: Actividad de ensaque, reempaque, llenado súper sacos, re-eslingado, reparación de bultos y otras, las cuales consisten en depositar el producto de manera adecuada dentro de otro embalaje.

Carpado: Consiste en cubrir el producto con plásticos o carpas con material biofilm para proteger su integridad física o control de plagas en graneles comes-tibles.

Representante de la carga: Importador, Exportador, SIA, Agente marítimo, transportador, Operador logístico, OTM y/o cualquier otra persona natural o jurídica en representación del dueño de la carga.

2.7. Formatos Empleados

Registro de actuación a la carga MSN-OPE-FR-370.

3. ALMACENAMIENTO Y CONTROL DE INVENTARIO DE MERCANCÍAS EN OPERACIÓN COMPAS AGUADULCE

3.1. Principio Administrativo

El objetivo principal de este instructivo es garantizar el adecuado almacenamiento, control y trazabilidad del inventario de las mercancías que ingresan a las terminales de COMPAS, preservando el buen estado de estas a través del cumplimiento de las normas establecidas.

3.2. Alcance del Proceso

Este instructivo aplica para todas las mercancías que sean almacenadas en las diferentes instalaciones de COMPAS SA

3.3. Documentos de referencias

- Reglamento de condiciones técnicas de Operaciones (RCTO).
- Código IMDG
- Reglamento de Higiene y Seguridad
- Legislación aduanera vigente
- Norma BASC Y CODIGO PBIP

3.4. Responsables del proceso

Todos los funcionarios de operaciones; directores, jefes, profesionales, supervisores, auxiliares y colaboradores que interactúan en los procesos operativos en las terminales COMPAS.

3.5. Descripción del proceso

El almacenamiento se define como la actividad que se realiza con el fin de disponer, preservar y controlar de manera adecuada las mercancías que ingresan a un lugar o espacio determinado generalmente llamado almacén, bodega, silo, cobertizo o patio.

Objetivos:

- Aprovechar espacios físicos.
- Protección de los materiales.
- Identificación de productos.
- Ordenamiento seguro de productos
- Optimizar el retiro en forma rápida
- Asegurar disponibilidad del material
- Minimizar pérdidas y mezclas (granel).
- Facilitar la labor de inventarios.
- Garantizar cumplimiento de las normas aduaneras.
- Evitar pérdidas de las mercancías.
- Asegurar mantenimiento de la calidad de la mercancía almacenada.

3.5.1. Pasos para el Almacenamiento

- Verificación de disponibilidad de las áreas de almacenamiento.
- Inspección física periódica del estado de los diferentes sitios de almacenamiento.
- Analizar *Reporte diario de mercancías a granel en silos y bodegas MSN-OP-FR-311*
- Incluir los formatos de carga general y carbón.
- Revisar el ETA de la nave.
- Analizar los BLS. para saber el tipo de carga y cliente.

- Análisis de las listas de empaque para hacer la distribución más detallada de la carga.
- Analizar la modalidad aduanera que notifica el BL (DD, CDLI, DTA).
- Gestionar con el área comercial el retiro de carga con más tiempo en la terminal.
- Hacer las movilizaciones necesarias para reubicar o agrupar los saldos de carga y abrir espacios para la carga que está por llegar.
- Analizar y gestionar las condiciones de los sitios de almacenamiento para poder determinar el tipo de equipos y recursos e insumos (madera, plásticos, estibas, etc.) a utilizar durante el recibo.
- Verificar condiciones de aseo, limpiezas de las áreas a utilizar. (e incluir control de plaga en donde aplique).

3.5.2. Almacenamiento y control de inventarios según tipo de mercancía

3.5.2.1. Almacenamiento y control de inventarios de carga general

3.5.2.2. Almacenamiento de carga general

El almacenamiento es una labor vital e importante en las tareas logísticas llevadas a cabo en la cadena de abastecimientos, se constituye en el complemento principal en las funciones de las terminales portuarias.



3.5.2.3. Almacenamiento Portuario (Palanquilla)



- Utilizar equipos montacargas con horquillas de amplio espejo (Porta trinchas) para la manipulación segura en tierra (Capacidad de 7 Ton mínimo)
- Por el peso estático concentrado que generan estos módulos es recomendable darles una altura considerando el peso de la carga, la capacidad portante de sitio de almacenamiento y la presentación (Atados o piezas)
- Una de las claves para la distribución del peso mencionado anteriormente es la ubicación de maderos distribuidos a lo largo de las piezas de manera equidistante con lo cual se garantiza la estabilidad y seguridad del módulo y la protección del sitio de almacén. Para unidades de seis metros se recomienda utilizar dos maderos de base.
- Entre modulo y modulo es importante dejar un espacio suficiente para el posterior retiro seguro de la mercancía de manera que las horquillas del montacargas no tropiecen al momento del retiro y adicionalmente en uno de los extremos se debe dejar espacio suficiente para revisar inventario.

3.5.2.4. Almacenamiento Portuario (alambrón)



- Utilizar equipos montacargas con horquillas largas (de ser posible con recubrimiento) para la manipulación segura en tierra (Capacidad de 4 Tons mínimo)
- Por el volumen que ocupa y por la condición física de los rollos es recomendable apilar máximo de 5 en alto para alambres con espesor entre 5.5mm y 6.5 mm y máximo de 2 o 3 en alto para unidades de espesor mayor pues generalmente son irregulares en su forma y muy susceptibles de desajustarse.
- El alambón de alto carbono (1045 hasta 1080+) y especial debe almacenarse bajo cubierta, el bajo carbono (1006 hasta 1045) puede ir a la intemperie, el 1045 en particular se almacenará según criterio y solicitud expresa del cliente, el alambón corrugado generalmente va a la intemperie.
- Todo modulo debe descansar sobre terreno firme con maderos o cuñas en los extremos e intercalando maderos o cuñas diseñadas para alambón ubicando otro madero cada 5 alambres si es requerido.
- Para iniciar el módulo siempre debe tenerse una línea de alambón con un tendido menos en altura para dar estabilidad y seguridad al módulo.
- Los alambres que no estén en óptimas condiciones deben ser ubicados frente al módulo o en un lugar destinado para eso.

Nota 1: El almacenamiento se hará de acuerdo con las especificaciones técnicas de la carga, a menos que se establezca condiciones comerciales diferentes.

3.5.2.5. Almacenamiento De Bobinas



Las bobinas en frio, aceitadas y decapadas, galvanizadas, cromadas deben ir bajo techo, Las bobinas en caliente se ubican a la intemperie y en el piso donde sea requerido

deben tener tablas suficientes para distribuir pesos, cuñas para el aseguramiento en los laterales.

El almacenamiento también está sujeto al criterio del cliente previa conciliación con operaciones y el área comercial.



Es importante que las bobinas de menor peso siempre irán ubicadas sobre bobinas de mayor peso.

Bobinas con irregularidades como achatamiento o deformación deben colocarse frente al módulo o ser segregadas aparte.

3.5.2.6. Almacenamiento Portuario (láminas)



- Utilizar equipos montacargas con horquillas (Porta trinchas amplios) para la manipulación segura en tierra (Capacidad de mínimo 4 Ton. o según peso de las piezas) Para laminas extralargas y de poco espesor se sugiere la utilización de 2 montacargas
- El apilamiento de atados pequeños puede ser hasta de 5 y 6 tendidos en alto, para láminas sueltas pueden hacerse módulos hasta de 100 láminas dependiendo su espesor y la capacidad portante de la zona de almacenamiento. Se utilizará madera de separación, si es requerido.

- Por su presentación y conformación física es una carga muy estable, pero requiere muy buena alineación para evitar incidentes con la carga, las instalaciones portuarias y el personal, ante todo.
- Las láminas en frío, aceitadas y decapadas, galvanizadas y con recubrimientos especiales y/o componentes especiales deben almacenarse bajo cubierta, las láminas en caliente o con resaltes pueden ir a la intemperie.
- Para evitar inconvenientes durante el almacenamiento y retiro de las unidades es importante que las piezas tengan el mismo largo y ancho.
- El almacenamiento también está sujeto al criterio del cliente previa conciliación con operaciones y el área comercial.
- Debe haber espacio suficiente entre módulos de carga según criterio del responsable del almacenamiento para una correcta manipulación e inventario.

3.5.2.7. Almacenamiento Portuario (Ángulos, canales y perfiles (ACP))



- Utilizar equipos montacargas con horquillas (Porta trinchas amplios) para la manipulación segura en tierra de perfilería en atados (Con capacidad suficiente para manipular la carga)
- El apilamiento de atados puede ser hasta de 7 y 8 tendidos en alto para perfilería de poca altura, para la más alta máximo 5 en alto.

- Se debe utilizar maderos distribuidos a lo largo del ACP y equidistantes unos de otros. Se requiere especial cuidado en la alineación para evitar pérdida de espacios y precipitación de los atados.
- Para evitar inconvenientes durante el almacenamiento y retiro de las unidades es importante que las piezas tengan el mismo largo y ancho y descansen en terreno firme.
- Los atados de diferente referencia deben ubicarse de manera tal que sus alturas coincidan, es decir, que descansen sobre sus alas como una i latina= I, o como una h= H.
- El material ACP que no estén en óptimas condiciones debe ser ubicado frente al módulo o en un lugar destinado para eso.

3.5.2.8. Almacenamiento Portuario (varilla)



- Para todo tipo de varilla los arrumes se conforman según su configuración, usualmente de 9 atados de base x 9 tendidos en alto.

Aseguramiento:

- Maderos 4'x4'x 2.4 metros
- Según el largo de los atados se ubican los maderos de soporte en configuración de 3 o más a 1 metro del extremo y equidistantes.

Distancia entre módulos:

- Distancia entre arrume y arrume según criterio del responsable del almacenamiento, dejando un margen de seguridad y de fácil verificación en el conteo para inventario.

3.5.2.9. Almacenamiento Portuario (carga miscelánea – homogénea)



- Utilizar equipos montacargas con horquillas o Reach Stacker para la manipulación segura en tierra de cajas y piezas que requieren un manejo especial.
- El apilamiento de piezas puede ser según los pesos, solo se coloca en la parte superior las unidades más livianas.
- Por su conformación física, instrucciones y/o pictogramas es importante tener en cuenta el tipo de carga que no se puede mojar y hay que tener los espacios para almacenar en bodega.
- Para evitar inconvenientes durante su almacenamiento es importante que las piezas tengan el mismo largo y ancho y descansen sobre su misma base y terreno plano y firme.
- En el caso de sacos y supersacos, el almacenamiento debe ser con las unidades traslapadas para mayor estabilidad del arrume.

3.5.2.10. Almacenamiento Portuario (consideraciones especiales)

- Los principales criterios de clasificación de la carga que se manejan son motonave, recalada, cliente, Bls, tipo de carga y referencia u otros si aplica.

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
 Calle 3 #1A-07, oficina 403
 Edificio 2 Cosmos Pacífico
 Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
 Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
 Edificio torres Unidas II
 Bogotá D.C., Colombia





- Los espacios frente a los módulos de carga se contemplan de acuerdo con el ancho de las maquinas, vehículos y sus áreas de maniobra para el recibo y despacho de la carga.
- Para carga general, que contemplan cargas de proyectos y piezas especiales, la forma de almacenamiento depende en gran medida de las indicaciones dadas por el cliente conociendo las especificaciones técnicas de las mismas.

3.5.2.11. Control de inventarios de carga general

Diariamente se validará el inventario físico contra el registrado en sistema, tomando como referencia las cargas que hayan sido objeto de despacho, ingreso o movilizaciones internas, y en caso de haber inconsistencias se debe informar a la gerencia del terminal con el fin de tomar las acciones pertinentes (inventario dinámico).

El inventario de carga general se realiza comparando las cantidades reportadas en el sistema misional contra las cantidades físicas almacenadas en las instalaciones de COMPAS, mediante comparación total de los inventarios quincenalmente (inventario cíclico).

Es responsabilidad del jefe de operaciones y las áreas involucradas (Operaciones, Comercial y Protección) gestionar solución a las novedades presentadas.

La frecuencia y referencia que se van a inventariar son programadas por operaciones, en los casos que se requiere recursos adicionales será solicitado a la gerencia para su aprobación, se dejará registro de la actividad en el formato de inventario.

3.5.2.12. Almacenamiento y control de inventario de carbón y coque

3.5.2.12.1. Almacenamiento de carbón y coque

3.5.2.12.1.1. Almacenamiento portuario aspectos generales



Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





3.5.2.12.1.2. Almacenamiento Del Carbón Consideraciones

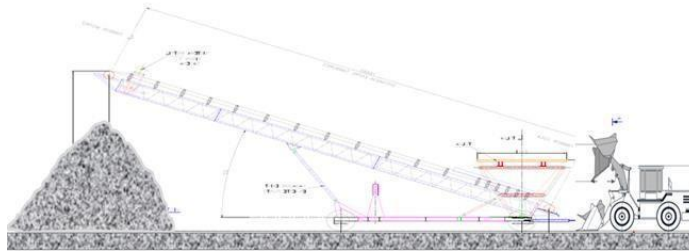
- El lugar de almacenamiento se define por tipo de carga (Carbón o coque) y el tonelaje (relacionado con el volumen necesario para el acopio). Teniendo en cuenta lo anterior es importante:
- Utilizar equipos como cargador frontal y personal para el descargue de productos y de ser necesario se utilizará minicargador, volcador de camión con sistema mecanizado u otro equipo para el descargue del producto.
- Ejecutar el remonte con banda apiladora, grúa, retro excavadora o con cargador y con extensión.
- Almacenar el producto a la mayor altura permitida por la autoridad ambiental para buscar optimizar el espacio de almacenamiento.
- Confirmar con el cliente, de acuerdo con las características del producto, cuáles serían las instrucciones para el acopio como humectación, altura máxima, manipulación, uso de tableros y si es permitido que la maquinaria pise el producto entre otros.
- Dejar un margen establecidos por operaciones entre pilas de productos para evitar mezclas no deseadas.

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Almacenamiento Del Carbón.

- Lugar: El suelo debe quedar adecuado con capacidad portante suficiente para el tonelaje que se almacenará con un drenado adecuado. Al iniciar el acopio el suelo debe contar con una capa de material (carpet), similar al que se va a acopiar, para evitar la contaminación del producto
- Humedad: Debe ser la requerida por los controles ambientales y/o la solicitada por el cliente.
- Apilamiento: Será conformado de acuerdo con el cliente, la granulometría y la calidad.

Almacenamiento Del Carbón Consideraciones Especiales Carbón Térmico

Este tipo de carbón tiene tendencia a la auto combustión, por lo tanto, es importante tener en cuenta:

- Humectación: Se debe evitar la humectación cuando hay presencia de alta temperatura y se debe extender el material, ya que el agua suministra oxígeno al producto e incentiva la auto combustión.
- Tiempo: Se debe evitar el acopio por un tiempo mayor a 2 meses, el material más antiguo es el que más tendencia presenta de auto combustión
- Temperatura: Se debe realizar monitoreo ante la presencia de altas temperatura.

Zonas Almacenamiento De Carga Carbón y Coque.

Después de ser acopiada la cantidad de carbón o coque enviada por el cliente exportador a la instalación portuaria y durante toda su permanencia en los patios, a la espera de su

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





exportación, el personal de operaciones en el mantenimiento y limpieza designados para estos patios realiza las siguientes tareas:

- Limpieza y humectación vías internas del patio. • Humectación de arrumes de Carbón y/o coque.
- Limpieza de Canales de Drenaje.
- Limpieza y Mantenimiento de Tanque de decantación (Sedimentador).
- Limpieza, mantenimiento y calibración de báscula.

La altura de la pila de carbón o coque será hasta donde el cliente y la infraestructura instalada lo permita y este producto será estibado en arrumes de forma de pirámides truncadas, manejando un ángulo de reposo o inclinación promedio de 45°.

3.6. Control de inventario de carbón

Para el caso del carbón – se presentan unas características propias del producto que pueden llevar a variaciones entre su pesaje de recibo (calculado por bascula camionera) y el de salida (calculado por draft survey), por tal razón al iniciar el acopio el área Comercial envía las condiciones de recibo, almacenamiento y cargue incluyendo la siguiente consigna: “La utilización de las áreas de almacenamiento y que sean asignadas como tales, implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por razones de fuerza mayor o caso fortuito; por evaporación, mermas, deterioro natural, o características propias del cargamento, del empaque o embalaje, además de las consideraciones que se tienen en el RCTO de cada terminal”.

Teniendo en cuenta lo anterior, se procede a:

- a) Verificar la correcta disposición de la pila, creando un rectángulo de líneas continuas y rectas unidireccionales, después de terminar la recepción del producto.
- b) El cliente puede consultar en el sistema misional donde están registrada la información de recepción según Básculas de Compas.
- c) En caso de que el cliente decida no suministrar humectación al producto se procede a el envío de una comunicación por parte del responsable de operaciones, registrando la observación de la afectación que pueda llegar a tener el peso del producto por la pérdida de humedad asociada a las condiciones climatológicas y a la no compensación por falta de humectación.
- d) Una vez culmine la operación de cargue de la MN se procede a esperar los datos de draft survey, posteriormente, y se determinara las cantidades embarcadas por cada producto en conjunto con el cliente

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



MERGEFOR

- e) Finalmente, si la cantidad que se embarcó es mayor a la registrada por báscula como ingreso, se procede a solicitar a Gerencia del terminal el vobo para el ajuste del inventario en el sistema misional enviando comunicación al cliente para su conocimiento.
- f) Para el caso de los productos embarcados que tengan un remanente en patio menor a 500 Tons, se procederá a cuantificar y se solicitará a Gerencia de la terminal la revisión para el repesaje o no del producto, en caso de autorizarse el mismo, se le comunica al cliente y se le envían los resultados de este para que autoricen el respectivo ajuste al inventario.

8.7. Almacenamiento y control de inventario gráneles no comestible.

8.7.1. Almacenamiento de gráneles industriales: Para el almacenamiento de gráneles industriales se siguen los siguientes pasos:

- a) Recibir de parte de la Gerencia Comercial del área de Gráneles no comestible y/o agente marítimo, las cantidades a cargar o descargar, de material para realizar la asignación de la unidad de almacenamiento. Registrando la asignación en el sistema misional.
- b) Si requiere adecuación de la unidad de almacenamiento asignada, se debe realizar antes del inicio del recibo de la carga, contando con el visto bueno del cliente, previa visita realizada al sitio asignado.
- c) Durante la reunión preoperativa para el caso del descargue, dejar constancia de los equipos, personal, unidad de almacenamiento, fecha, adicionales (toma de muestras, aseo, etc.) necesarios para la operación. Si es un cargue, con la debida anticipación realizar la reunión con el cliente, para definir fechas de inicio recepción, equipos, control de inventarios, condiciones especiales de almacenamiento, toma de muestras y fecha embarque de la mercancía.
- d) Al finalizar el descargue/cargue, se procede a verificar la correcta disposición del material, y ante la necesidad de corregir alguna anomalía de alineación de la pila, se debe utilizar el cargador y/o bulldozer de ser necesario (si aplica).

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



MERGEFOR

www.puertoaguadulce.com

NIT: 835.000.14948

- e) Para el despacho de la carga hay que garantizar una buena rotación y que los vehículos cuenten con las condiciones adecuada para el transporte de la carga.
(si aplica).
- f) En caso de presentarse un sobrante en la unidad de almacenamiento, se procede a reportar a la gerencia comercial y gerente del terminal quien imparte las instrucciones del caso.
- g) En caso de presentarse un faltante en la unidad de almacenamiento, el encargado de operaciones procede a realizar un estudio técnico de la merma presentada, el cual se envía al Gerente del puerto, al gerente comercial y para enviar el informe a los importadores y descargar las cantidades faltantes en el sistema misional.

8.7.2. Control de inventarios gráneles no comestible

Tener en cuenta lo siguiente:

- a) Verificar la correcta disposición de la pila.
- b) En línea tenemos la posibilidad igual que el cliente de verificar las cantidades recibidas o retiradas según báscula.
- c) El control de inventarios para gráneles se realiza de la siguiente forma:
- d) Una vez finalizado el cargue del vehículo, el auxiliar de operaciones indica en el ticket emitido por bascula de entrada, de donde salió la mercancía (silo, bodega o motonave), posteriormente el vehículo pasa a bascula de salida y el auxiliar de bascula realiza la atención del vehículo en el sistema misional. Esta información queda registrada en el formato de Planilla Diaria de Control de recibo/despacho MSN-OPE-FR-44 o si se cuenta con equipo de radio frecuencia en el sitio de cargue se realiza inmediatamente la atención del vehículo en el sistema misional, por parte del auxiliar de operaciones y pasa a bascula de salida para el pesaje entrega del ticket.
- e) Una vez finalizados los despachos se entrega al área de documentos los tickets de los despachos realizados (si aplica).
- f) El área de documentos confronta los tickets y la información de salidas en el sistema misional, verificando que no haya inconsistencias (si aplica).

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



- g) El reporte de mercancías en silos y bodegas MSN-OPE-FR-382, se envía diariamente por parte de operaciones y/o el área de documentos, al gerente de comercial y gerencia de la terminal, el cual verifica la información de salidas en el sistema misional.
- h) Cuando un producto almacenado en bodega o silo queda sin saldo en el reporte de mercancías en silos y bodegas, se confirma con el área de operaciones la no existencia de producto en el sitio de almacenamiento.

8.7.3. Almacenamiento y control de gráneles comestible.

Almacenamiento de gráneles en silos y bodegas: Para este tipo de almacenamiento se debe tener en cuenta lo descrito en el instructivo *Análisis para graneles comestibles MSN-OPE-IT-25*, adicionalmente las siguientes actividades:

- a) El Analista de calidad gráneles debe planificar y coordinar diariamente con el contratista de aseo las labores de requeridas, de acuerdo con las necesidades estipuladas en el contrato de prestación de servicios.
- b) Cada vez que una unidad de almacenamiento quede vacía, o se requiera para almacenar un producto, se debe realizar un aseo detallado del área a utilizar, y seguidamente se deben efectuar labores de control de plagas (aspersión y termo nebulización).
- c) Las labores que se realicen se deberán evidenciar en el formato de registro de actividades de limpieza MSN-OPE-FR-52 y registro de actividades de control de plagas MSN-OPE-FR-51.

8.7.4. Control de inventario de gráneles comestibles.

El control de inventarios para gráneles se realiza de la siguiente forma:

- a) Una vez finalizado el cargue del vehículo, el auxiliar de operaciones indica en el ticket emitido por bascula de entrada, de donde salió la mercancía (silo, bodega o motonave), posteriormente el vehículo pasa a bascula de salida y el auxiliar de bascula realiza la atención del vehículo en el sistema misional. Esta información queda registrada en el *formato de Planilla Diaria de Control de recibo/despacho MSN-OPE-FR-44* o si se cuenta con equipo de radio frecuencia en el sitio de

Conectando Oportunidades

cargue se realiza inmediatamente la atención del vehículo en el sistema misional, por parte del auxiliar de operaciones y pasa a bascula de salida para el pesaje entrega del tiquete.

- b) Una vez finalizados los despachos se entrega al área de documentos los tiquetes de los despachos realizados (si aplica).
- c) El área de documentos confronta los tiquetes y la información de salidas en el sistema misional, verificando que no haya inconsistencias (si aplica).
- d) El reporte de mercancías en silos y bodegas MSN-OPE-FR-382, se envía diariamente por parte de operaciones y/o el área de documentos, al gerente de comercial y gerencia de la terminal, el cual verifica la información de salidas en el sistema misional.
- e) Cuando un producto almacenado en bodega o silo queda sin saldo en el reporte de mercancías en silos y bodegas, se confirma con el área de operaciones la no existencia de producto en el sitio de almacenamiento. Se pueden presentar dos situaciones:
 - En caso de presentarse un sobrante, se procede a reportar a la gerencia comercial y gerente del terminal quien imparte las instrucciones del caso.
 - En caso de presentarse un faltante, el encargado de operaciones procede a realizar un estudio técnico de la merma presentada, el cual se envía al Gerente del puerto, al gerente comercial y para enviar el informe a los importadores y descargar las cantidades faltantes en el sistema misional.

3.7. Glosario

Carbón: Mineral combustible sólido, ligero, negro y muy combustible, que resulta a partir de la destilación o de la combustión incompleta de la leña u otros cuerpos orgánicos. **Coque:** Combustible obtenido de la calcinación o destilación seca de carbón mineral; está compuesto de carbono y tiene un alto poder calorífico.

Draft survey: Es una inspección de calado, un medio para determinar el peso del cargamento que está a bordo de una embarcación.

3.8. Formatos Empleados

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





- Formato de inventario cíclico MSN-OPE-FR-285.
- Formato de registro de actividades de limpieza MSN-OPE-FR-52.
- Formato de registro de actividades de control de plagas MSN-OPE-FR-51.
- Formato de Planilla Diaria de Control de recibo/despacho MSN-OPE-FR-44.
- Formato lista de chequeos para llenado de silos y bodegas MSN-OPE-FR-36.

3.9. Archivos Generados

Los registros generados serán archivados en la oficina del centro de operaciones por el tiempo estipulado según la tabla de retención documental.

3.10. Anexos

RECOMENDACIONES PARA ALMACENAMIENTO OPTIMO DE MERCANCIAS			
Tipo de carga	Atados/rollos base	Especificacion maderos utilizados	Maderos base
Atados varillas 6 metros	6	3x4	3
Atados varillas 9 metros	9	3x4	4
Atados varillas 12 metros	9	3x4	6
Atados varillas 14 metros	9	3x4	7
Alambrones	9	3x4	20
Bobinas Pesada (de 10 toneladas en adelante).	1	cuñas	N/A
Bobinas Liviana (hasta 10 toneladas).	6	cuñas	N/A
Perfiles (angulos,soleras,varilla redonda)	8	3x4	3
Perfiles en H	4	4X4	4
Palanquilla 6 metros	10 unidades	4X4	2
Palanquilla 12 metros	10 unidades	4x4	4
Laminas plana 6 metros	1	3x3	3
Laminas plana 9 metros	1	3x3	4
Laminas plana 12 metros	1	3x3	6

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia

