

RESOLUCIÓN No. 000167
(8 de julio 2025)

“Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007”

EL DIRECTOR EJECUTIVO DE CORMAGDALENA

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 01 de 1991, Ley 161 de 1994, ley 1437 de 2011, las Resoluciones del Ministerio de Transporte Nos. 0000850 y 0004159 de 2017
y

CONSIDERANDO

Que el Artículo 3° de la Ley 1° de 1991 “Estatuto de Puertos Marítimos” otorgó al Superintendente General de Puertos la competencia para definir las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos las cuales deben contener los aspectos allí señalados.

Que de conformidad con lo prescrito en el Artículo 331 de la Constitución Política y en la Ley 161 de 1994, se creó y reglamentó la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena — “Cormagdalena”, señalándole como objeto de su actividad la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria en esta arteria fluvial, fijándole su jurisdicción desde su nacimiento en el Macizo Colombiano, hasta su desembocadura en Barranquilla y Cartagena.

Que según lo dispuesto en el Parágrafo Primero del Artículo Sexto de la Ley 161 de 1994: *“Concertación: La Corporación acordará con las entidades que, a la vigencia de la presente ley, estén ejecutando obras, programas o funciones en el ámbito de sus actividades, el procedimiento para asumirlas directamente o establecer la delegación correspondiente”*.

Que el Artículo 5° del Decreto 2741 de 2001 dispuso la modificación del Parágrafo 2° del Artículo 44 del Decreto 101 de 2000 y trasladó al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, control y vigilancia.

Que en virtud de la concertación de que trata el Artículo Sexto de la Ley 161 de 1994, el 6 de agosto de 2002 se suscribió por parte del Ministerio de Transporte y de Cormagdalena, el Acta de Transferencia de Programas, Obras y Funciones en la que se determinaron los procedimientos y plazos para el traslado de la competencia de una entidad a otra.

Que entre Cormagdalena y la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., se suscribió el contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 mediante el cual se otorgó el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o estos, localizados sobre la margen derecha del Río Magdalena, en jurisdicción del Municipio de Sitio

Nuevo, Departamento del Magdalena, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación, en los términos señalados en el citado contrato.

Que la cláusula octava del contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 sobre las condiciones especiales de operación del Puerto indica que el concesionario deberá: “...acatar lo estipulado en el Reglamento de Condiciones Técnicas de operación del puerto aprobado por Cormagdalena, el cual deberá cumplir y mantener vigente de conformidad con lo establecido en la Resolución No. 0071 de fecha 11 de febrero de 1997, expedida por la Superintendencia General de Puertos y con todas las normas que lo modifiquen y/o adiciones”.

Que en cumplimiento de lo indicado en la Cláusula Octava del Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007, Cormagdalena ha emitido las siguientes resoluciones:

- a. Resolución No. 311 del 11 de noviembre de 2008 “*Por medio de la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones técnicas de operación a la Palermo Sociedad Portuaria S.A. en cumplimiento de lo establecido en la Cláusula Octava del Contrato de Concesión Portuaria No. 34 del 1 de febrero de 2007*”
- b. Resolución 253 del 28 de septiembre de 2020 “*Por medio de la cual se aprueba el reglamento de condiciones técnicas de operación aplicable a las instalaciones portuarias entregadas en concesión a la Sociedad Palermo Sociedad portuaria S.A. mediante contrato de concesión portuaria No. 034 de 2007*”

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 0000850 del 6 de abril de 2017 “*Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones*”, la cual derogó la Resolución No. 071 de 1997.

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 0004159 del 6 de octubre de 2017 “*Por la cual se establecen nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de operación de Puertos Marítimos*”.

Que mediante comunicación RAD10515 radicada en Cormagdalena el 31 de enero de 2025 bajo el No. 2025-200-0307, la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A. solicitó a Cormagdalena la actualización del reglamento de condiciones técnicas de operación (RCTO) de la instalación portuaria objeto del contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007.

Que se validó el cumplimiento de los requisitos exigidos en los párrafos 1 y 2 del Artículo 20 de la Resolución 850/2017, respecto de la presentación y aprobación del documento por parte de la DIMAR y la Superintendencia de Transporte en lo de sus competencias.

Que fue expedido el Informe Técnico No. 281MCO de fecha 24 de abril de 2025, a través de la Subdirección de Gestión Comercial de Cormagdalena con el objeto de Revisar la solicitud de actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO) de la instalación portuaria objeto del contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007.

Que Cormagdalena acogió las recomendaciones del Informe Técnico No. 281MCO de fecha 24 de abril de 2025 y en tal sentido, mediante correo electrónico de fecha 5 de mayo de 2025 ofició a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., solicitándole aportar información adicional, complementar, aclarar y/o validar el anexo 1 del Informe Técnico 281MCO. El concesionario dio respuesta a la petición con correo electrónico de fecha 23 de mayo de 2025.

Que el numeral 27.3 de la Ley 1° de 1991, dispone expedir por medio de resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

En mérito de lo expuesto, el director ejecutivo de Cormagdalena,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. _ OBJETO

Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para la instalación portuaria objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007 de fecha 1 de febrero de 2007 suscrito entre Cormagdalena y la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A.

La Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., es una empresa colombiana legalmente constituida identificada con Nit. 081-9007201-7 inscrita en la Cámara de Comercio de Santa Marta el 13 de septiembre de 2004 con No. de matrícula 00086187; constituida por Escritura Pública No. 0001889 de la Notaría 41 de Bogotá el 3 de septiembre de 2004 con vigencia hasta el 2 de septiembre de 2054 quien para efectos de identificación en este Reglamento se denomina “El Concesionario”.

ARTICULO SEGUNDO. _ DE LA APLICACIÓN DE ESTE REGLAMENTO

Las disposiciones contenidas en el presente reglamento están acordes con la Ley 1ª del 10 de enero de 1991 y las Resoluciones 0000850 del 6 de abril de 2017 y 0004159 del 6 de octubre de 2017 emanadas del Ministerio de Transporte, las cuales constituyen parte integrante del mismo.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento y demás normas legales y reglamentarias de la actividad portuaria, son de obligatorio cumplimiento para la instalación portuaria objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007 del 1 de febrero de 2007, suscrito entre Cormagdalena y el Concesionario y para todas las personas naturales o jurídicas que utilicen sus instalaciones o servicios, quienes deben hacer manifestación expresa de su obligación de cumplir y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias de su actividad portuaria. La Superintendencia de Transporte, en el ámbito de su competencia, les exigirá de conformidad con las disposiciones legales y contractuales vigentes, las pólizas de seguros que garanticen el cumplimiento de esa obligación.

Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones del Concesionario, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el armador, el capitán de la nave, la tripulación, los agentes marítimos, las sociedades de intermediación aduanera, los operadores portuarios, los transportistas, las empresas contratistas, las autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

ARTICULO TERCERO. _ DEFINICIONES

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

- a. **Abarloarse:** Situar un buque, artefacto naval, etc..., al lado de otro o de un muelle, de modo que este en contacto con su costado.
- b. **Abscisas:** Coordenada horizontal en un plano que sirve para determinar la posición de un punto.
- c. **Acero:** El acero se obtiene de la aleación de hierro fundido o arrabio con carbono, en proporción inferior al 2 %. Es dúctil, tenaz conductor de electricidad, con magnetismo permanente, y maleable. Es, además, duro, dependiendo su dureza de la cantidad de carbono que forme parte de su composición. A 3.000 ° C alcanza su punto de ebullición. Se utiliza en la industria automotriz, en la construcción civil y naval; su presentación varía en formas y tamaños viéndolo así convertido en perfilería, laminas, varillas y alambres todos con distintos diámetros, espesores y calidades.
- d. **Actividad Portuaria:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias. (*Ley 1° de 1991; Art. 5.1*)
- e. **Afectado:** Significa personas, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales o restos humanos que están infectados o contaminados, o que son portadores de fuentes de infección o contaminación, de modo tal que constituyen un riesgo para la salud pública.
- f. **Agencia de aduanas:** Persona jurídica dedicada a la actividad mercantil y de servicios orientada a facilitar a los particulares el cumplimiento de las normas legales existentes en materia de importación, exportación y trámites aduaneros inherentes a dicha actividad. Sociedad de Intermediación Aduanera.
- g. **Agente de carga:** Acorde a la legislación colombiana, es la persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, cuyo objeto social incluye entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación, y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte, propios de su actividad.
- h. **Agente marítimo:** Es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave, según lo determina el Código de Comercio Colombiano y las normas administrativas que rigen su actividad. (*Decreto 410 de 1971; Art. 1489*).
- i. **Agencia Marítima:** Empresas autorizadas por DIMAR, dedicadas a gestionar ante la Autoridad Marítima colombiana, los requerimientos de las motonaves Nacionales y/o Extranjeras que arriben a puerto.
- j. **Agua Potable:** Agua que puede ser consumida sin restricción para beber o preparar alimentos.
- k. **Agua Sentinas:** Son residuos generados en las operaciones normales en buques, en donde se mezclan líquidos provenientes del cuarto de máquinas, filtraciones, restos de combustibles.

- l. **Aguas Grises:** Proviene del uso doméstico, tales como el lavado de utensilios y de ropa, así como el baño de las personas.
- m. **Aislamiento:** Significa la separación de los demás de personas enfermas o contaminadas o de equipajes, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales afectados, con objeto de prevenir la propagación de una infección y/o contaminación.
- n. **Amarrador:** Personal capacitado para la ejecución de maniobras de colocación y retiro de cabos de una motonave a una o varias bitas o cornamusas de un muelle o embarcadero.
- o. **Área:** El concepto de área se refiere a un espacio de tierra que se encuentra comprendido entre ciertos límites. En este sentido, un área es un espacio delimitado por determinadas características geográficas, biológicas, económicas o de otro tipo.
- p. **ARIN:** Planilla que autoriza el retiro e ingreso de carga de los clientes del terminal. Documento que soporta el retiro e ingreso de carga general y granel de las instalaciones del terminal.
- q. **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 su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.
- r. **Arranche:** Ordenar, acomodar las grúas del buque al finalizar la operación
- s. **Artefacto naval:** Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte. (*Decreto 1079 de 2015; Art. 2.2.3.1.2*)
- t. **Atraque:** Movimiento que hace un buque bajo la responsabilidad del capitán y con la asesoría de un piloto práctico para finalmente quedar asegurado a un muelle con sus líneas de amarre.
- u. **Autoridad Aduanera:** Es el funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.
- v. **Autoridad Ambiental:** Es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y/o entidades adscritas a éste que tengan competencia en la jurisdicción donde se localiza la concesión portuaria o la competente a nivel departamental y/o municipal.
- w. **Autoridad competente:** Para efectos de la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional-RSI, significa una autoridad responsable de la puesta en práctica y la aplicación de medidas sanitarias con arreglo del RSI.
- x. **Autoridad Marítima:** Es la entidad que en nombre del Estado Colombiano 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. Cuando se considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad

marítima y fluvial de practicaje, ejercerá sus funciones en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los Terminales portuarios.

- y. **Autoridades Portuarias:** Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio Transporte; el ministro de Obras Públicas y Transporte quien programa evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional. Los capitanes de puerto de la Dirección General Marítima ejercerán exclusivamente las funciones de Autoridad Marítima. (*Ley 1° de 1991; Art. 23*). Con base en lo anterior, 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 presentación del servicio y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.
- z. **Autorizados:** Son los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 1° de 1991, Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios. (*Res. MT 0000850/2017; Art. 3°*).
- aa. **Avería o No conformidad:** Daño o deterioro de la mercancía.
- bb. **Babor:** Lado izquierdo de la embarcación, mirando de popa a proa.
- cc. **Bienestar animal:** Se define como Bienestar Animal a la consideración del animal en un estado de armonía con su ambiente y la forma por la cual reacciona frente a los problemas del medio, tomando en cuenta su confort, su alojamiento, trato, cuidado, nutrición, prevención de enfermedades, cuidado responsable, manejo y eutanasia humanitaria cuando correspondiese.
- dd. **BL (Bill of Lading) / conocimiento de embarque:** Documento propio del transporte marítimo que se utiliza en el marco de un contrato de transporte de las mercancías en un buque en línea regular.
- ee. **Bitá / Cornamusa:** Pieza de madera o metal sujeta al muelle que sirve para amarrar los cabos.
- ff. **Bollard Pull:** La tracción a punto fijo o bollard pull es la medida de la cantidad de fuerza que un remolcador es capaz de aplicar en un trabajo de remolque en determinadas condiciones.
- gg. **Bornear:** Movimiento circular que describe un buque alrededor de la posición de fondeo, el centro de este círculo está dado por el ancla arraigada al fondo.
- hh. **Bow thruster:** Impulsor de proa.
- ii. **Bulto:** Es toda unidad de embalaje independiente y no agrupada de mercancías acondicionada para el transporte. También se considerará bulto, el contenedor para un mismo consignatario y amparado en un solo documento de transporte.

- jj. **Calabrote:** En náutica, el calabrote es un cabo de los más gruesos usados por la marina para hallar los barcos a lo largo de muelles y amarrarlos, así como para todas las grandes faenas de a bordo.
- kk. **Calado:** Es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación de una motonave hasta la línea base o quilla.
- ll. **Calado Operacional/ UKC Y UNDER KEEL CLEARANCE – UKC Y CALADO OPERACIONAL:** Es la máxima altura sumergida permitida, para las maniobras seguras de atraque y desatraque en un puerto. Ejemplo: *Considerándose las condiciones físicas del canal de acceso a una instalación portuaria con 12,5 metros de profundidad y se maneja un UKC de 1 metro y por ende el Calado Operacional para el acceso y atraque en muelle es de 11,5 metros.*
- mm. **Capitán o Capitán de Buque/Nave:** Es el responsable por el gobierno y dirección de la Nave.
- a. **Capitanía de Puerto:** Autoridad Marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la Autoridad Marítima Nacional en su jurisdicción. En este caso se refiere a la Capitanía de Puerto de Barranquilla.
- b. **Carga:** Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte o en un contenedor según su naturaleza, presentación, condición y empaque. En caso del servicio público de transporte fluvial, la carga se clasifica en las siguientes categorías: 1. Carga seca al granel, en contenedores y empacada. 2. Carga líquida, al granel y envasada. 3. Carga gaseosa, en tanques y en cilindros. 4. Semovientes, en corrales. (*Decreto 3112 de 1997; Art. 19*).
- nn. **Carga a Granel:** Es toda carga sólida, líquida, gaseosa, refrigerada o no, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. (*Decreto 1079 de 2015; Art. 2.2.3.1.2*).
- c. **Carga Contenerizada:** Son las mercaderías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas, para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.
- d. **Carga especial:** Se considera carga especial: carga pesada (maquinaria, equipo y carga de proyectos). Carga refrigerada, carga peligrosa y carga valiosa. Esta dada para el cuidado en su manipulación, por condiciones tales como peso, el grado de conservación, peligrosidad alto valor etc. y en consecuencia requiere de un trato especial para su estiba.
- e. **Carga Extradimensionada:** Es toda carga que sobrepase los límites establecidos por el Ministerio de Transporte en cuanto a altura, largo, ancho y peso.
- f. **Carga General:** Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante, refrigerada o no, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores vacíos u otras formas de empaque reutilizables. (*Decreto 1079 de 2015; Art. 2.2.3.1.2*). Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas del muelle y que para efectos prácticos se clasifican así:

- Empacadas, ensacadas y envasadas.
- Semigraneles. Troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
- Piezas. _ Maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
- Pesada. _ Cuando no se pueden manipular con las grúas normales de muelle y en general su peso excede las 30 toneladas.

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

Es todo tipo de carga que se transporta, compuesta de bienes diversos sea en grandes o pequeñas cantidades, las cuales varían en peso, tamaño, condición, naturaleza y clase.

- g. **Carga objetable:** Se considera como carga objetable aquella que, al momento del arribo de la embarcación o barcaza, muestre de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento de embarque y que no cumplan con su caracterización técnica al momento de su desembarco. Como consecuencia de lo anterior, se hayan presentado reclamos como efecto del acaecimiento de cualquier riesgo en la navegación, incluyendo abordaje, incendio, explosión, hundimiento, o derrame de hidrocarburos desde o hacia puertos. (*Res. MT 0000850/2017; Art. 3º*)
- h. **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 O.M.I.
- i. **Cargues o Descargues directos:** Modalidad de una operación de cargue y descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en el Terminal. Es el paso directo de la carga al medio de evacuación. Ejemplo: Operación directa a camión; operación directa a tubería, ductos, bandas transportadoras.
- j. **Centro Nacional de Enlace:** Es una unidad de inteligencia epidemiológica y sanitaria conformada en la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Salud y Protección Social, creado mediante el Artículo 34 del Decreto 3518 del 09 de octubre de 2006 por el cual se reglamenta el Sistema Nacional de Vigilancia en Salud Pública (SIVIGILA), para dar cumplimiento a los compromisos emanados de la RSI2005 y el intercambio de información sobre ESP II con la Organización Mundial de la Salud y demás organismos sanitarios internacionales.
- k. **Código IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Es una publicación de la Organización Marítima Internacional(OMI) que recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de Mercancías peligrosas por vía marítima.
- l. **Código PBIP:** Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por Colombia mediante Ley 8ª de 1980 aplicable en todo el territorio nacional donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, que recalen en las mismas, y unidades móviles de perforación mar adentro, acogido por Colombia mediante el Decreto 730 del 9 de marzo de 2004 y unificado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa 1070 de 2015.

- m. **Colaboradores:** Son los empleados del concesionario dentro del organigrama establecido para la administración, funcionamiento y operación del terminal portuario objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007.
- n. **Comité de Programación de Operaciones Marítimas:** Grupo integrado por el Director de Operaciones, coordinadores, jefes y/o supervisores del Departamento de Operaciones, Director de Seguridad o su representante, Director Comercial o su representante, Director de HSE o su representante, Jefe de documentos o su representante del Concesionario y representantes de los agentes marítimos, clientes y operadores portuarios, cuya función es la programación de las operaciones de estiba / desestiba de las motonaves en el terminal. Este comité se convoca por parte del área de operaciones del Concesionario en la medida en que las circunstancias operaciones lo ameriten. Para todos los casos, lo allí establecido será la promesa de servicio por parte del terminal hacia la operación programada ante las partes involucradas, refrendado mediante documento de programación.
- o. **Contaminación:** Significa la presencia de cualquier agente o material infeccioso o tóxico en la superficie corporal de una persona o animal, en un producto preparado para el consumo o en otros objetos inanimados, incluidos los medios de transporte, que puede constituir un riesgo para la salud pública.
- p. **Contenedor:** Embalaje metálico grande y recuperable, de tipos y dimensiones normalizados internacionalmente y con dispositivos para facilitar su manejo.
- q. **Convenio SOLAS:** Es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, modificado y/o adicionado por sus diferentes protocolos y aprobado en Colombia por la Ley 8 de 1980.
- r. **Concesión Portuaria:** Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, permite que una Sociedad Portuaria utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de aquellos o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos. (*Ley 1º de 1991; Art. 5.2*).
- s. **CORMAGDALENA:** Ente Corporativo Especial del orden nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera dotado de personería Jurídica propia, creada por el Artículo 331 de la Constitución política y entidad encargada de administrar el Contrato de concesión Portuaria No. 3-0034-2007.
- t. **Corrida de muelle:** Es la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe, lo cual se debe hacer con asistencia de piloto practico previo reporte a la estación Control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial (ECTVMF).
- u. **Cuarentena:** Significa la restricción de las actividades y/o la separación de los demás de personas que no están enfermas, pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, medios de transporte o mercancías sospechosas, de forma tal que se prevenga la posible propagación de la infección o contaminación.
- v. **Cut Off:** Se refiere al límite máximo de tiempo en el cual toda carga de exportación que vaya a ser objeto de embarque en una motonave previamente programada puede ingresar al terminal

portuario objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, a fin de que se realicen los tramites y efectivamente se realice el embarque en los tiempos y horas programadas. En ese periodo el usuario debe proveer toda la documentación de la carga y cancelar los servicios portuarios, a fin de que se pueda producir la autorización del Concesionario para el embarque. El Concesionario establecerá la fecha y hora del Cut Off, pudiendo el usuario solicitar con anticipación su extensión, cuya aceptación será discrecional por parte del Concesionario.

- w. **Datos personales:** Significa cualquier información relativa a una persona física identificada o identificable.
- x. **Demora:** Exceso de tiempo dedicado al cargue y/o descargue, en relación con el Periodo de Estadía de conformidad con el presente reglamento.
- y. **Derechos Especiales de Giro (DEG):** Moneda de cuenta oficial del Fondo Monetario Internacional, cuyo valor se establece de manera dinámica con cargo al promedio del valor de una canasta de monedas de aceptación internacional.
- z. **Descontaminación:** Significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para eliminar cualquier agente o material infeccioso o tóxico presentes en la superficie corporal de una persona o animal, en un producto preparado para el consumo o en otros objetos inanimados, incluidos los medios de transporte, que pueda constituir un riesgo para la salud pública.
- aa. **Desinfección:** Significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en la superficie de un cuerpo humano o animal o en equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.
- bb. **Desinsectación:** Significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos vectores de enfermedades humanas en equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales.
- cc. **Desratización:** Significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o matar los roedores vectores de enfermedades humanas presentes en los equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, instalaciones, mercancías o paquetes postales en el punto de entrada.
- a. **Día:** Período de 24 horas que se inicia a las 00:00 cualquier día y termina a las 24:00 el mismo día, siempre refiriéndose a la hora colombiana. Cuando se haga referencia bajo el presente a una acción desarrollada en un día específico, se entenderá que dicha acción se lleva a cabo y se termina antes de las 24:00 de ese día.
- b. **Día Hábil:** Cualquier día hábil de acuerdo con el calendario laboral de Colombia.
- c. **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 tienen las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios (*Decreto 2117 de 1992*).

- d. **Dirección General Marítima- DIMAR:** Es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del gobierno nacional en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984 y los reglamentos y disposiciones que lo reformen y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo colombiano.
- e. **Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias.** Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida de tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto. (*Ley 1º de 1991; Art. 5.3*)
- f. **Embarcación:** Para efecto de la aplicación del RSI, significa la embarcación de navegación marítima o interior que efectúa un viaje internacional.
- g. **Emergencia de salud pública de importancia internacional:** Significa un evento extraordinario que, de conformidad con el presente Reglamento, se ha determinado que:
 - i. Constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad, y
 - ii. Podría exigir una respuesta internacional coordinada.
- h. **Embarcaciones Offshore:** Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga desde el shore base a la plataforma de perforación o viceversa para la operación de una o varias plataformas offshore. También aplica para embarcaciones que apoyan la sismica de bloque offshore.
- i. **Embarcador:** Representante del cliente, quien puede ser funcionario del cliente, empleado de una Sociedad de Intermediación Aduanera o de una empresa transportadora autorizada.
- j. **Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII):** Acontecimiento extraordinario que constituye una amenaza para la salud pública de los Estados a causa de la propagación de una enfermedad y que podría exigir una respuesta internacional coordinada.
- k. **Enfermedad:** Significa toda dolencia o afección médica, cualquiera sea su origen o procedencia, que entrañe o pueda entrañar un daño importante para el ser humano.
- l. **Equipaje:** Significa los efectos personales de un viajero.
- m. **Escalera real:** Portalón/escalinata/pasarela.
- n. **Escora (List or Heel):** Inclinación de una embarcación hacia el costado derecho o hacia el costado izquierdo (babor o estribor).
- o. **Especie:** Es una población natural o conjunto de poblaciones con características básicas semejantes, cuyos individuos se reproducen entre sí y sus descendientes son fértiles.
- p. **Estadías de Traslape (Overlap Window):** Se presentan cuando se programan 2 cargues consecutivos de tal forma, que el segundo día de la estadía de un cargue, coincide con el primer día de la estadía del siguiente cargue.

- q. **Estado de hechos:** Reporte que describe los tiempos de operación y paros de la Motonave.
- r. **Estribor:** Lado derecho de la embarcación mirando de popa a proa.
- s. **Estrobar:** Armar la pieza o bulto de carga con las herramientas de izaje necesarios para su movilización.
- t. **ETA (Estimated Time of Arrival - Tiempo Estimado de Llegada):** Fecha y hora local estimadas para la llegada de las embarcaciones al Puerto de Barranquilla.
- u. **Evento:** Significa la manifestación de una enfermedad o un suceso potencialmente patógeno.
- v. **Examen médico:** Significa la evaluación preliminar de una persona por un agente de salud autorizado u otra persona bajo la supervisión directa de la autoridad competente para determinar el estado de salud de la persona y el riesgo de salud pública que podría entrañar para otras, y puede incluir el examen de los documentos sanitarios y un examen físico si así lo justifican las circunstancias del caso.
- w. **Fauna doméstica:** Conformada por especies que han sido objeto domesticación.
- x. **Fauna silvestre:** Según el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables: "*Entiéndase por fauna silvestre el conjunto de animales que no han sido objeto de domesticación, mejoramiento genético o cría y levante regular o que han regresado a su estado salvaje, excluidos los peces y todas las demás especies que tienen su ciclo total de vida dentro del medio acuático*".
- y. **Free-in-out (FIO):** Modalidad de transporte en la cual el cargue y descargue de las mercancías no está incluido en el valor de los fletes.
- z. **Funcionario Responsable:** Persona designada por el Concesionario, o el Capitán de Buque/Nave, para los asuntos relativos a la Operación del Terminal, a la Operación del Buque, debidamente entrenada y facultada para tomar todo tipo de decisiones relativas a sus funciones. El Concesionario, informará a los Usuarios del Terminal quiénes son sus funcionarios Responsables.
- aa. **Garrear:** Es cuando debido a la fuerza del viento o corriente, el barco arrastra su ancla sin que ésta agarre el fondo.
- bb. **Infección:** Significa la entrada y desarrollo o multiplicación de un agente infeccioso en el cuerpo de una persona o animal que puede constituir un riesgo para la salud pública.
- cc. **Inspección:** Para efectos de la aplicación del RSI, significa el examen por la autoridad competente, o bajo su supervisión, de zonas, equipajes, contenedores, medios de transporte, instalaciones, mercancías o paquetes postales, incluidos los datos y la documentación pertinentes, para determinar si existe un riesgo para la salud pública.
- dd. **Inspección no intrusiva:** Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes, mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes,

sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten. (Res. MT 0000850/2017; Art. 3°).

- ee. **Instalación Portuaria o Terminal Portuario/a o Terminal:** Área integrada por muelles, patios de almacenamiento, bodegas, áreas de maniobra, oficinas administrativas y demás instalaciones destinadas a la atención de naves y servicios a la carga objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, suscrito entre la Cormagdalena y el Concesionario.
- ff. **Instituto Colombiano Agropecuario (ICA):** Entidad Pública colombiana del Orden Nacional que tiene entre otras funciones ejercer el control técnico sobre las importaciones de insumos destinados a la actividad agropecuaria, así como de animales, vegetales y productos de origen animal y vegetal, a fin de prevenir la introducción de enfermedades y plagas que puedan afectar la agricultura y la ganadería del país, y certificar la calidad sanitaria y fitosanitaria de las exportaciones, cuando así lo exija el país importador.
- gg. **Intrusivo:** Para efectos de la aplicación del RSI, significa que posiblemente molesta porque entraña un contacto o una preguntade carácter íntimo.
- hh. **Invasivo:** Para efectos de la aplicación del RSI, significa que conlleva una punción o incisión en la piel o la inserción de un instrumento o material extraño en el cuerpo o el examen de una cavidad corporal. A los efectos del RSI, el examen médico de los oídos, la nariz o la boca, la toma de temperatura con termómetro de oído, boca o piel o con equipo óptico térmico; el reconocimiento médico; la auscultación; la palpación externa; la retinoscopia; la obtención externa de muestras de orina, heces o saliva; la medición externa de la presión arterial; y la electrocardiografía se considerarán no invasivos.
- ii. **Inventario:** Relación detallada y ordenada de la carga que se encuentra almacenada en patios y bodegas y en custodia del terminal
- jj. **Libre plática:** Es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o carga. (Res. MT 0000850/2017; Art. 3°). En el caso de una aeronave, después del aterrizaje, la autorización para embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga; y en el caso de un vehículo de transporte terrestre, después de su llegada, la autorización para embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga.
- kk. **Lista de empaque:** Documento de transporte utilizado en la importación de productos que indica el número de ítems que contiene cada paquete, incluyendo los pesos, calidades, marcas y dimensiones de la carga amparada por un conocimiento de embarque. En general, proporciona datos sobre la forma de embalaje de las mercancías, y especifica los pesos y dimensiones.
- ll. **Llegada:** De un medio de transporte significa:
 - a) En el caso de una embarcación de navegación marítima, la llegada a un puerto o el anclaje en la zona de un puerto reservada para ello;
 - b) En el caso de una aeronave, la llegada a un aeropuerto;
 - c) En el caso de una embarcación de navegación interior que efectúa un viaje internacional, la llegada a un punto de entrada; y
 - d) En el caso de un tren o vehículo de carretera, la llegada a un punto de entrada.

- mm. **Maniobra:** Nombre genérico que se da a un conjunto de aparejos para el izaje de la carga.
- nn. **Maniobrabilidad de atraque:** o zona de atraque y desatraque o zarpe, es el punto donde la nave es totalmente dependiente de los mecanismos de tierra y sus máquinas permanecen en “stand by” hasta que esté totalmente seguro en tierra momento en el cual se da por terminado con las máquinas y la nave depende totalmente de su situación de atraque.
- oo. **MARPOL:** Convención Internacional para prevención de la contaminación marina desde los barcos, emitida en Londres el 2 de noviembre de 1973 y aprobada por el Congreso Colombiano mediante la Ley 12 de 1981.
- pp. **Medida sanitaria:** Significa todo procedimiento aplicado para prevenir la propagación de enfermedades o contaminación; una medida sanitaria no comprende medidas de policía ni de seguridad del Estado.
- qq. **Medio de transporte:** Significa cualquier aeronave, embarcación, tren, vehículo de carretera u otro que efectúa un viaje internacional.
- rr. **Mercancías:** A efectos de la aplicación del RSI, significa los productos tangibles, incluso animales y plantas, transportados en un viaje internacional, incluidos los destinados al uso abordo de un medio de transporte.
- ss. **Módulo:** El módulo representa un bloque de partes que entonces con su sola presencia la harán más regular. En tanto, todo módulo se haya formado parte integrante de un sistema. Vale destacar que cada parte está en relación con el resto de las partes.
- tt. **MUSICA:** Sistema informático de gestión aduanera que facilita por parte de la DIAN el control oportuno y eficaz de las mercancías, para efectos de la aplicación e interpretación en los procedimientos y normas de la operación aduanera.
- uu. **Naturaleza de la Obligación Aduanera:** La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono o el decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía y obligación que recaiga sobre ella e independientemente de quien sea su propietario o tenedor.
- vv. **Nave:** Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga de importación y/o exportación, transbordo y/o cabotaje; pudiendo ser de línea regular o línea ocasional. En general, son las construcciones idóneas para la navegación y destinada a ello, cualquiera que sea su sistema de propulsión a las que se refiere el Código de Comercio.
- ww. **Nave de línea regular:** Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.
- xx. **Nave de línea ocasional:** Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.
- yy. **NOR (Notice of Readiness) -Notificación de Disponibilidad:** Documento escrito, emitido por el Capitán del Buque entregado al Concesionario, a través del CLM (Control de líneas marítimas), donde se indica que la embarcación, se encuentra lista en todos los aspectos operativos para realizar actividad de cargue y/o descargue. Este deberá ir firmado por el

Concesionario, en señal de aceptación, en donde se especifica fecha y hora local de aceptación de la notificación. La NOR será válida una vez aceptada por el Concesionario, se acepta al atraque e inicio de operaciones en el Terminal Portuario objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, si queda en fondeo se acepta luego de las 12 horas del tur time (o de acuerdo con el chárter party).

zz. **Obligación Aduanera en la Importación:** Es el vínculo jurídico entre la Administración Aduanera y cualquier persona directa o indirectamente relacionada con cualquier formalidad, régimen, destino u operación aduanera, derivado del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a cada una de ellas, quedando las mercancías sometidas a la potestad aduanera y los obligados, al pago de los derechos e impuestos, tasas, recargos y sanciones a que hubiere lugar. Nace por la introducción de mercancías del exterior al territorio nacional. Comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar, así como la obligación de conservar los documentos que soportan la operación, atender las solicitudes de información y pruebas, y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidas en las normas correspondientes.

aaa. **Observación de salud pública:** Significa la vigilancia del estado de salud de un viajero a lo largo del tiempo con el fin de determinar el riesgo de transmisión de enfermedades.

bbb. **Offshore:** Operaciones en el mar (costa afuera) del sector petrolero.

ccc. **Oficial de protección de la instalación portuaria:** La persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

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

eee. **Operador de medios de transporte:** Significa la persona física o jurídica a cargo de un medio de transporte o su agente.

fff. **Operador del Terminal:** Es el Concesionario: Sociedad Palermo Sociedad portuaria S.A., empresa encargada de administrar y operar la Instalación Portuaria objeto del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, con independencia técnica y administrativa.

ggg. **Operador Portuario:** Es la persona natural o jurídica reconocida por la Superintendencia de Transporte, que presta servicios en los terminales portuarios, tales como cargue y descargue, vaciado y llenado de contenedores, dragado, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, reparaciones menores, tarja, trincado, alquiler de equipo, almacenamiento, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga y toda otra actividad que se realice en el Terminal, tal como lo estipula el Artículo 5 de la Ley 01 de Enero 10 de 1991 y el Decreto 2091 de 1992 y las normas que en el futuro lo modifiquen o lo adicionen.

hhh. **Operativo de recolección canina:** La recolección canina se entiende como todas las actividades ejecutadas para realizar la captura y retiro a disposición humanitaria de los animales encontrados al interior de las instalaciones portuarias, bajo la supervisión del departamento de seguridad.

- iii. **Organización Marítima Internacional O.M.I.:** Organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.
- jjj. **Organización u OMS:** Significa la Organización Mundial de la Salud.
- kkk. **PBIP:** Código Internacional para la Protección de Buques e instalaciones portuarias, Convenio SOLAS - OMI.
- lll. **Período de Estadía (Lay time):** Es el periodo de días consecutivos en el cual el Concesionario, le permite al Buque/Nave realizar las Operaciones de cargue y/o descargues sin que se incurra en Demoras.
- mmm. **Perito de Contaminación:** Funcionario designado por la Capitanía de Puerto, para que aborde una embarcación y supervise el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales que hacen referencia a la prevención de la contaminación marina.
- nnn. **Persona enferma:** Significa persona que sufre o está afectada por una dolencia física que puede suponer un riesgo para la salud pública.
- ooo. **Piloto Práctico:** Persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los Capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la autoridad marítima nacional, en la categoría correspondiente.
- ppp. **Plan de Manejo Ambiental (PMA):** Conjunto de Programas, Proyectos y Actividades a ser desarrollados dentro del Terminal portuario, tendientes a lograr un equilibrio entre el desarrollo portuario y el medio ambiente.
- qqq. **Plan de Protección de la instalación portuaria:** Plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- rrr. **Planner:** Estación del proceso de operación terrestre de entrega y recibo de carga. Persona responsable de asignar el recurso humano y técnico necesario para la atención de la operación terrestre.
- sss. **Planos Actualizados:** Es la última versión publicada de la última batimetría de una zona del puerto.

- ttt. **Principios científicos:** Significa las leyes y hechos fundamentales aceptados de la naturaleza conocidos por medio de los métodos de la ciencia.
- uuu. **Protocolo:** Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una **operación** portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria. (Res. MT 0000850/2017; Art. 3°).
- vvv. **Proyectos GNL:** Se refiere al desarrollo de proyectos portuarios cuya carga es el Gas Natural Licuado. (Res. MT 0000850/2017; Art. 3°).
- www. **Proyectos HUB:** Es un puerto central o de redistribución de carga, al que arriban líneas navieras de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido. (Res. MT 0000850/2017; Art. 3°).
- xxx. **Pruebas científicas:** Significa la información que ofrece pruebas basadas en los métodos establecidos y aceptados de la ciencia.
- yyy. **Puerto:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos. (Ley 1° de 1991; art. 5.11). En este caso se refiere al *Puerto de Barranquilla*. A efectos de la aplicación del RSI al puerto llegan o salen embarcaciones que efectúan un viaje internacional.
- zzz. **Punto de Contacto de la OMS para el RSI:** Significa la unidad de la OMS con la que se podrá establecer contacto en cualquier momento para la comunicación con los Centros Nacionales de Enlace para el RSI.
- aaaa. **Punto de entrada:** A efectos de la aplicación del RSI, significa un paso para la entrada o salida internacionales de viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías y paquetes postales, así como los organismos y áreas que presten servicios para dicha entrada o salida.
- bbbb. **Recomendación y recomendado:** A efectos de la aplicación del RSI, hacen referencia a las recomendaciones temporales o permanentes formuladas con arreglo al presente Reglamento.
- cccc. **Recomendación permanente:** A efectos de la aplicación del RSI, significa la opinión no vinculante con respecto a determinados riesgos continuos para la salud pública que emite la OMS conforme al artículo 16 sobre las medidas sanitarias apropiadas, de aplicación ordinaria o periódica, que es preciso adoptar a fin de prevenir o reducir la propagación internacional de una enfermedad con un mínimo de trabas para el tráfico internacional.
- dddd. **Recomendación temporal:** A efectos de la aplicación del RSI, significa la opinión no vinculante que emite la OMS conforme al artículo 15 con respecto a las medidas sanitarias apropiadas que es preciso aplicar, de forma temporal y según cada riesgo concreto, en respuesta a una emergencia de salud pública de importancia internacional, de manera que permita prevenir o reducir la propagación internacional de una enfermedad con un mínimo de trabas para el tráfico internacional.

eeee. **Reglamento:** Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable a la instalación portuaria objeto del Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 suscrito entre el Concesionario y Cormagdalena.

ffff. **Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005):** Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través de la cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto a intercambio de información sobre posibles emergencias en salud pública de la importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de estas y la respuesta apropiada. (Res. MT 0000850/2017; Art. 3º).

gggg. **Regulaciones:** Normas Nacionales e Internacionales aplicables en este documento.

hhhh. **Reparación:** Acción tomada con el propósito de contrarrestar o minimizar la no conformidad que presenta la mercancía.

iiii. **Reservorio:** Significa cualquier animal, planta o sustancia en la que vive normalmente un agente infeccioso y cuya presencia puede constituir un riesgo para la salud pública.

jjjj. **Residencia permanente:** Significa lo que establezca al respecto la legislación nacional del Estado Parte de que se trate.

kkkk. **Residencia temporal:** Significa lo que establezca al respecto la legislación nacional del Estado Parte de que se trate.

llll. **Responsables de la obligación aduanera:** La obligación aduanera es el vínculo jurídico entre la administración aduanera de la DIAN y la persona natural o jurídica para llevar a cabo las formalidades aduaneras que implican cumplir con la legislación aduanera, recaudar los derechos e impuestos, tasas y cualquier otro recargo percibido por la aduana. De conformidad con las normas correspondientes, serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario, el poseedor o tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones aduaneras que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, las sociedades de intermediación aduanera y el declarante. Para efectos aduaneros, la nación estará representada por la DIAN o por la entidad que en un futuro haga sus veces.

mmmm. **Riesgo para la salud pública:** Significa la probabilidad de que se produzca un evento que puede afectar adversamente a la salud de las poblaciones humanas, considerando en particular la posibilidad de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

nnnn. **Ro - Ro:** Buque cuyo diseño permite embarcar o desembarcar equipos rodantes mediante la utilización de rampas. Este sistema se conoce como Roll On - Roll Off (Entra rodando – Sale rodando), siendo su abreviatura Ro – Ro.

oooo. **Salida:** A efectos de la aplicación del RSI, significa, para personas, equipajes, cargas, medios de transporte o mercancías, el acto de abandonar un territorio.

pppp. **Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga:** Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos

automotores de servicio público, a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte del que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

qqqq. SISPUERTOS: Aplicativo de tecnología utilizado para manejo del inventario de la carga en la instalación portuaria del concesionario.

rrrr. Sociedad de Intermediación Aduanera: Son las personas jurídicas cuyo objeto social principal es el ejercicio de la Intermediación Aduanera, para lo cual deben obtener autorización por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. También se consideran Sociedades de Intermediación Aduanera, los Almacenes Generales de Depósito sometidos al control y vigilancia de la Superintendencia Bancaria, cuando ejerzan la actividad de Intermediación Aduanera, respecto de las mercancías consignadas o endosadas a su nombre en el documento de transporte, que hubieren obtenido la autorización para el ejercicio de dicha actividad por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sin que se requiera constituir una nueva sociedad dedicada a ese único fin.

ssss. Sociedades Portuarias: Son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de terminales portuarios, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puerto y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (*Ley 1ª de 1991; Art. 5.20*).

tttt. Sospechoso: A efectos de la aplicación del RSI, hace referencia a toda persona, equipaje, carga, contenedor, medio de transporte, mercancía o paquete postal que un Estado Parte considere que haya estado o podría haber estado expuesto a un riesgo para la salud pública y sea una posible fuente de propagación adicional de enfermedades.

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

vvvv. TBA (To Be Advised) -A Ser Notificado: Significa cualquier información relativa al cargue que se debe indicar posteriormente por el Usuario del Terminal al concesionario, tal como el destino de un barco, del Agente Marítimo, entre otros.

www. TBN (To Be Nominated) - A Ser Nominado-: Nominación de un Buque/Nave, cuyo nombre será suministrado posteriormente por el Usuario al Concesionario.

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

yyyy. Tráfico internacional: significa el movimiento de viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales a través de una frontera internacional, con inclusión del comercio internacional.

zzzz. Tramar: Eliminar los conos o picos que se forman cuando la carga es arrojada al interior de las bodegas del buque, con el fin de lograr homogeneidad y evitar fugas.

aaaaa. **Transferencia Marítima:** Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transferida de un medio de transporte marítimo a otro o al muelle y viceversa.

bbbbb. **Transferencia Terrestre:** Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país o fuera de las instalaciones del Terminal portuario tales como: Del Costado de la nave al sitio de almacenamiento (*Porteo*); del costado de la nave a su destino final fuera del Terminal portuario o a otro depósito habilitado; del sitio de almacenamiento a su destino final fuera del Terminal portuario (*Urbaneo*) y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones del Terminal portuario (*Movilización de carga*).

ccccc. **Trincado/Trincar:** Aseguramiento de la carga para evitar desplazamiento/Sujetar, asegurar la carga para evitar afectaciones por movimientos.

ddddd. **Tripulación:** significa las personas a bordo de un medio de transporte que no son pasajeros.

eeee. **Troque de carga:** Desviación en el proceso de recibo o entrega de carga relacionada con el cruce no intencional de referencias, unidades, clientes y cualquier otra información que permita identificar la carga hasta su destino final.

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

ggggg. **Unidad de carga:** Corresponde a cada una de las piezas o porción de carga declarada como bulto o unidad de peso.

hhhhh. **Usuario:** Son los Armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, los Operadores Portuarios, sociedades de intermediación aduanera, contratistas y en general, toda persona que utiliza las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal portuario del Concesionario.

iiii. **Usuario Aduanero Permanente (UAP):** Se entiende por Usuario Aduanero Permanente la persona jurídica que haya sido reconocida e inscrita como tal por la Dirección de Impuestos y Aduanas, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en las normas aduaneras.

jjjjj. **Usuario Altex:** Se entiende por usuario Altex la persona Jurídica, reconocida e inscrita en la DIAN previo cumplimiento de la Norma Aduanera como Usuario Alternativamente Exportador.

kkkkk. **UKC (UNDER KEEL CLEARANCE):** Distancia libre bajo la quilla. (*Res .0578 DE 2015 MD-DIMAR-SUBMERC del 15 de septiembre 2015*)

lllll. **Vector:** significa todo insecto u otro animal que normalmente sea portador de un agente infeccioso que constituya un riesgo para la salud pública.

mmmmm. **Ventana de tiempo:** Período dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar al terminal portuario y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes. (*Res. MT 0000850/2017; Art. 3º*).

nnnnn. **Ventanilla única de Comercio Exterior (VUCE):** Sistema informático integrado que permite a las partes involucradas en el comercio exterior y transporte internacional gestionar, a través de medios electrónicos, los trámites requeridos por las entidades competentes de acuerdo con la normatividad vigente, o solicitados por dichas partes, para el tránsito, ingreso o salida del territorio nacional de mercancías.

ooooo. **Verificación:** A efectos de la aplicación del RSI, significa el suministro de información por un Estado Parte a la OMS en la que se confirma la situación de un evento en el territorio o territorios de ese Estado Parte.

ppppp. **Viaje internacional:** significa:

- a. Tratándose de un medio de transporte, un viaje entre puntos de entrada situados en los territorios de Estados distintos o un viaje entre puntos de entrada situados en el territorio o los territorios de un mismo Estado, si el medio de transporte entra en contacto durante el viaje con el territorio de cualquier otro Estado, pero sólo en lo referente a esos contactos; y
- b. En el caso de un viajero, un viaje que comprende la entrada en el territorio de un Estado distinto del Estado en que este viajero ha empezado el viaje.

qqqqq. **Viajero:** A efectos de la aplicación del RSI, significa toda persona física que realiza un viaje internacional.

rrrrr. **Vigilancia:** A efectos de la aplicación del RSI, significa la compilación, comparación y análisis de datos de forma sistemática y continua para fines relacionados con la salud pública, y la difusión oportuna, para su evaluación y para dar la respuesta de salud pública que sea procedente.

sssss. **Zarpe:** Consiste en soltar las amarras que asegura el buque al muelle y dejar libre a la embarcación para navegar.

ttttt. **Zona afectada:** A efectos de la aplicación del RSI, significa un lugar geográfico respecto del cual la OMS ha recomendado específicamente medidas sanitarias de conformidad con el RSI.

uuuuu. **Zona de carga de contenedores:** Significa un lugar o instalación destinado a los contenedores utilizados en el tráfico internacional

vvvvv. **Zona de espera a la gira:** o zona de maniobra y ciaboga, es el punto cercano al muelle donde la nave hace la maniobra para atracarse ya sea directamente al muelle o a instalaciones off shore. En este momento entra el proceso en el cual la nave maniobra con sus propias máquinas y pierde algo de su independencia por tener líneas a tierra o potalas en el agua para reducir la viada y si es el caso, la asistencia de equipos de apoyo al atraque.

wwwww. **Zona Par:** Estación del proceso de operación terrestre, donde se parquean, se realiza la verificación, registro y enturnamiento de los vehículos que se presentan con la intención de retirar o ingresar carga al terminal.

CAPÍTULO I

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y ORGANIZACIONALES

ARTÍCULO CUARTO. _ ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

El concesionario opera el terminal portuario *multipropósito de servicio público* objeto de este reglamento bajo el esquema de “*Concesión Portuaria*” otorgada por Cormagdalena conforme lo establecido en el contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007 y sus otrosíes modificatorios. Para su funcionamiento y operación, el concesionario cuenta con un esquema organizacional en el cual el Gerente General está a cargo de las relaciones de la Compañía con los clientes, autoridades y asociaciones. El organigrama establecido para la administración de la instalación portuaria es el siguiente:



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007



PARÁGRAFO: En el evento de modificación del organigrama y/o cambio en el nombre de los responsables de cada dependencia, esto debe ser informado a Cormagdalena y actualizado en lugar visible en la instalación portuaria.

ARTÍCULO QUINTO. _ FUNCIONES DEL CONCESIONARIO

Además de las establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 del 01 de febrero de 2007 y sus otrosíes modificatorios, el concesionario tiene entre otras las siguientes funciones:

- a. Administrar, mantener y desarrollar tanto la infraestructura portuaria como las obras de mantenimiento de la línea de atraque del Terminal.
- b. Definir políticas de calidad administrativa, operativa, logística y de almacenamiento.
- c. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el Terminal.
- d. Realizar “Reunión de Programación de las Operaciones Marítimas”, para definir, socializar y registrar en el documento de anuncio de Programación de Motonaves todos los aspectos requeridos para la atención y ejecución de las operaciones. En la reunión estarán presentes:
 - Representante del área de Operaciones
 - Representante del área Comercial
 - Representante del área de Documentación
 - Representante de Seguridad Física
 - Representante de HSE
 - Representante de la Agencia Marítima que atiende la motonave
 - Representante de cliente, transportador, agencia aduanera en caso de ser necesario.

En caso de ausencia de alguno de los interesados se entiende que las decisiones tomadas en la reunión tienen plena validez y por tanto serán acatadas por todos. Para todos los casos, lo acordado en el formato de anuncio y programación de motonaves antepone a cualquier acuerdo realizado de manera previa entre el concesionario y las partes.

La Dirección de Operaciones cita la reunión por lo menos 24 horas antes de la hora anunciada de arribo de la motonave y/o artefacto naval y posterior al recibo del formato de Anuncio y Programación de Motonaves que la Agencia Marítima prediligencia con la información correspondiente a la motonave. Este tiempo puede variar teniendo en cuenta las posibles modificaciones que sufren los atraques y zarpes de las embarcaciones con sus horas estimadas de arribo a muelle.

En cada reunión se debe dejar constancia en el formato de Anuncio y Programación de Motonaves la información correspondiente a las labores a realizar en la embarcación y los aspectos relevantes de la misma, como son:

- Ultimo ETA reportado por la embarcación.
- Disponibilidad y posición de atraque en muelle (abscisas)
- Tiempo estimado de operación
- Recursos técnicos y humanos necesarios (cuadrillas, maquinas, vehículos, personal, herramientas, etc.)
- Zonas de almacenamiento asignadas
- Servicios adicionales que requerirá la motonave (toma de combustible, provisiones, suministros, etc.)
- Requerimientos especiales de seguridad física y de HSEQ
- Condiciones y estado documental y aduanero de la carga
- Condiciones especiales para considerar en la operación, la manipulación de la carga
- Anotaciones adicionales u observaciones que deban tenerse en cuenta

Ninguna embarcación podrá realizar operaciones en el terminal portuario del concesionario si su operación no está debidamente programada y autorizada. El concesionario se abstendrá de programar

aquellas motonaves cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados y presentados ante el terminal.

- e. Inspeccionar, cuando las condiciones lo ameriten, la carga y establecer el estado en que se encuentre antes de ser embarcado/desembarcado, o después de estar estibada a bordo.
- f. Supervisar y controlar los servicios que suministren o soliciten los usuarios dentro de las instalaciones portuarias.
- g. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria, y las zonas concesionadas, previa aprobación de CORMAGDALENA, con el propósito de mejorar los servicios a los usuarios y mejorar la eficiencia en el Terminal.
- h. Comercializar y promocionar los servicios que presta el Terminal portuario, estableciendo objetivos a corto, mediano y largo plazo.
- i. Maximizar la utilización del espacio abierto en el Terminal y garantizar las vías de circulación, a fin de aumentar la eficiencia en el manejo de cargas que requieran espacio abierto y bajo techo.
- j. Demarcar y asignar zonas para el manejo adecuado de llenado y vaciado de contenedores, de acuerdo con el volumen de carga que manejen los operadores portuarios y su complejidad.
- k. Presentar informes estadísticos detallados a la Superintendencia de Transporte con copia a CORMAGDALENA, en los formatos que para tal fin establezcan dichas autoridades.
- l. Publicar y dar a conocer tanto a usuarios como al público en general, todas las tarifas de uso de instalaciones portuarias
- m. Sustentar todas las políticas para la utilización de los muelles, cargue, descargue, atraques y permanencia de buques en el puerto.
- n. Prestar un servicio público eficiente y seguro.
- o. Cancelar oportunamente las obligaciones contraídas con la Superintendencia de Transporte, CORMAGDALENA, y demás entidades relacionadas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 y sus otros si modificatorios.
- p. Prestar los servicios portuarios en forma directa y/o a través de operadores portuarios debidamente inscritos y registrados ante la Superintendencia de Transporte, y de acuerdo con su capacidad operativa a quienes así lo soliciten, según este reglamento y demás normas y procedimientos que se expidan para el efecto, se deben cumplir los requisitos de HSEQ.
- q. Establecer los manuales de procedimientos para todos los servicios que se presten en el Terminal, los cuales forman parte integral de este Reglamento.

ARTÍCULO SEXTO. _ PLAZO Y VIGENCIA DE LA CONCESIÓN PORTUARIA

El plazo total de la concesión portuaria otorgada al Concesionario, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 y sus otros si modificatorios, es de TREINTA (30) años contados a partir de la suscripción del acta de entrega como lo indica la Cláusula 12ª del contrato, la cual se dio el 14 de febrero de 2007; es decir, que el plazo de la concesión termina el 13 de febrero de 2037. Durante ese período de tiempo y hasta esa fecha de terminación, el Concesionario tiene el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva los bienes de uso público otorgados en concesión bajo las condiciones contractuales previstas en el contrato citado y en sus otros si modificatorios.

ARTÍCULO SÉPTIMO. _ POLÍTICAS DE CALIDAD Y ACCESO

Con el objetivo de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados en el terminal Portuario, el Concesionario ha establecido una política de calidad y acceso que deberá ser cumplida

por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios cuyo propósito es alcanzar los siguientes objetivos:

- a) Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional; mediante la implementación de la infraestructura y demás disposiciones de protección física a las instalaciones portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la protección de Buques e Instalaciones portuarias (PBIP) como se describe en el Artículo 27.2 de este reglamento;
- b) Implementar la política de Gestión de Calidad, mediante la implementación del Sistema de Gestión de Calidad indicado en el Artículo 13 de este reglamento;
- c) Mejorar la competitividad frente a otros puertos competidores con el establecimiento de tarifas y servicios competitivos,
- d) Ofrecer una política de accesibilidad al Terminal Portuario, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

ARTÍCULO OCTAVO. _ CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

El ingreso de mercancías al Terminal bien sea de importación, exportación o la solicitud de servicios de mercancías, se presume autorizada por el propietario de estas, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta de manera obligatoria las condiciones establecidas en el presente Reglamento.

8.1 RELACIÓN CON LOS USUARIOS DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

El concesionario ha establecido como política integral de la empresa orientar esfuerzos para garantizar a los usuarios la satisfacción de todas sus necesidades, a través de los siguientes compromisos:

- a. Generar para todas las partes interesadas ambientes de trabajo sano, seguro y productivo en el desarrollo de todas las actividades en tierra y a bordo.
- b. Garantizar la seguridad abordó, prevenir accidentes a las personas y pérdida de vidas, evitar daños ambientales, especialmente al medio ambiente marino y a la propiedad.
- c. Mejorar las habilidades de gestión de la seguridad del personal abordó y en tierra incluyendo la preparación para emergencias de seguridad y la protección ambiental.
- d. Prevenir y evitar el terrorismo, tráfico ilegal y todo tipo de acciones delictivas.
- e. Dar cumplimiento a las regulaciones, legislación vigente y demás requisitos aplicables.
- f. Promover la prevención del consumo de sustancias que constituyan una seria amenaza contra la seguridad de las personas, de los buques y del medio ambiente.
- g. Evidenciar y promover el compromiso con la mejora continua.

8.2 REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Los Operadores Portuarios debidamente registrados bajo la Resolución de la Superintendencia de Transporte No. 07726 del 1 de marzo de 2016, que presten servicios considerados en la Ley como

actividad portuaria, deberán anexar los documentos que a continuación se relacionan, mediante escrito dirigido al concesionario, para su respectivo registro ante el Terminal:

1. Formato para el conocimiento de clientes y usuarios: LGOPDOC3- F01. (Debidamente firmado por el representante legal principal o suplente)
2. Cédula de Ciudadanía del Representante Legal principal o suplente, ampliada al 150% por ambos lados, legible.
3. Certificado de Existencia y Representación Legal con fecha de expedición no superior a 90 días, expedido por la Cámara de Comercio respectiva. Si es oficina sucursal deberá aportar el certificado de la oficina sucursal y el de la principal.
4. Registro Único Tributario – RUT, correspondiente a la última actualización realizada.
5. Certificación Accionaria, cuando se trate de Sociedades Anónimas.
6. Estados financieros (Balance General y Estado de Resultados) del último periodo contable, certificado y dictaminado por Revisor Fiscal o Contador Público según sea el caso.
7. Formato de Declaración de Lavado de Activos: LGOP-DOC3-F13. (Se debe anexar firmada por el Representante Legal)
8. Constancia de Registro como Operador Portuario, expedida por la Superintendencia de Transporte. (Aplica a partir del 15 de mayo de 2016).
9. Balance general. El activo total debe cumplir con un valor mínimo por cada actividad de acuerdo con lo siguiente (Monto en salarios mínimos mensuales legales vigentes): Para grupo manejo de carga marítima; monto 350; Manejo de carga terrestre 100; practicaaje 250; Remolque 1000; dragado 1000; Almacenamiento 300; alquiler de equipos y suministro de aparejos 100, otras actividades a la carga 80; otras actividades a la nave 80; otras actividades generales 80.
10. Estado de resultados Cuentas de Orden y notas explicativas.
11. Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, expedida por compañía de seguros legalmente establecida en Colombia y sujetas a la inspección y vigilancia de la Superintendencia Bancaria, cuyo objeto es garantizar el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, nación Superintendencia de Transporte, autoridades administrativas y al concesionario, en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a la contaminación del medio ambiente. La cuantía de dicha garantía deberá corresponder a la establecida por cada tipo de operación así:

Manejo de carga marítima	Monto
Contenedores	USD 1.000.000,00
Carga general fraccionada	USD 1.000.000,00
Graneles sólidos	USD 500.000,00
Graneles líquidos	USD 500.000,00
Manejo de carga terrestre	USD 500.000,00
Practicaaje o pilotaje	USD 200.000,00
Remolque	USD 500.000,00
Lancha	USD 50.000,00
Dragado	USD 1.000.000,00
Almacenamiento	USD 1.000.000,00
Alquiler de equipos y suministro de	USD 100.000,00
Otras actividades a la carga	USD 50.000,00
Suministro de combustible	USD 100.000,00
Otras actividades generales	USD 20.000,00

12. Certificado de pago de prima de la póliza aportada.
13. Relación de equipos y aparejos que utilizará en sus operaciones, con sus tarjetas de propiedad, detallando tipos, marcas, modelo y capacidad, adjuntando certificados de seguridad vigente expedido por la casa clasificadora o en defecto por perito autorizado.
14. Listado del personal calificado que realizará operaciones portuarias en el Terminal, indicando: Nombre completo, cédula de ciudadanía, cargo, fecha de ingreso, administradora de riesgos profesionales, EPS, ARL y AFP. Si utiliza personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista.
15. Certificación de actividades portuarias de las terminales marítimas donde ha prestado sus servicios en los últimos dos años.
16. Registro del ICA para empresas que así lo requieran.
17. Licencia ambiental en caso de las empresas que desarrollen actividades como suministro de combustible, recolección de basuras y/o desechos sólidos y líquidos entre otras. (Si aplica)
18. Certificado de la Secretaría de Salud Municipal de Sitio Nuevo-Magdalena para empresas que desarrollen actividades como fumigación de productos agrícolas, suministro de víveres, entre otras. (Si aplica)
19. Si presta los servicios de remolcadores, debe presentar certificado de navegabilidad, patente de navegación y permiso de operación correspondiente. (Si aplica)
20. Hoja de vida de la persona o empleados que se encargarán directamente de las actividades del Operador en el Puerto.
21. Carta de presentación sobre idoneidad para la prestación de los servicios que ofrecerá en el terminal.
22. Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extra.
23. Manual de Procedimientos para los servicios que ofrece en el terminal.

Una vez registrado el Operador Portuario ante el concesionario, deberá constituir las siguientes garantías como requisito para iniciar operaciones:

1. **Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual** que cubra al concesionario a través de la cual se ampare y garantice el pago de daños y perjuicios, entre otros por la ocurrencia de: accidentes, daños a las instalaciones, daños a terceros, daños a la carga, daños a las motonaves, Nación (Superintendencia de Transporte).
2. **Póliza de Cumplimiento** en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor del concesionario y/o terceros.

El valor de estas pólizas lo establecerá el concesionario, teniendo en cuenta el tipo de servicio, por el volumen y de acuerdo con la clasificación de riesgos correspondientes a la actividad que realizan.

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

Toda persona natural y/o jurídica que requiera utilizar las instalaciones del Terminal portuario debe presentar solicitud escrita indicando el servicio solicitado, utilizando los formatos establecidos por el Concesionario.

En caso de ser operador portuario, este debe presentar constancia del contrato de uso de instalaciones. Así mismo debe acreditar mediante certificaciones y/o permisos emitidos por la autoridad competente, la idoneidad para la ejecución de sus actividades y/o servicios dentro de la instalación portuaria.

Cumplir con las normas y reglamentos establecidos por la Superintendencia de Transporte y por el concesionario.

Determinar el Agente Marítimo que representará a cualquier embarcación que arribe al puerto, la cual debe estar debidamente acreditada ante el concesionario y demás autoridades competentes.

Cuando el cargue o descargue no sea por cuenta de la nave, el Agente Marítimo al hacer el anuncio de la embarcación, debe informar al concesionario el nombre de la persona jurídica o natural responsable del servicio, quien a su vez comunicará al concesionario la operación para realizar cumpliendo lo establecido en el manual de procedimientos. Cuando se presenten cambios en el agenciamiento de una embarcación, la responsabilidad del Agente Marítimo inicial cesará ante el concesionario, cuando se cumplan las siguientes formalidades:

1. Presentación de la copia del desistimiento y aceptación de los Agentes Marítimos respectivos, ante DIMAR – Capitanía de Puerto.
2. Notificación conjunta y aceptación por parte del concesionario de la actuación anterior, indicando la fecha y hora a partir de la cual se produce el cambio. Sin el cumplimiento de estos requisitos no cesará la responsabilidad del primer agente ante el concesionario.
3. El nuevo Agente Marítimo será responsable ante el concesionario por el pago de todos los servicios prestados a la nave a partir de la aceptación del cambio de Agente, con el cumplimiento de las anteriores formalidades.

El Operador Portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y/o los equipos para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en las fechas y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por el concesionario de conformidad con lo establecido en el Comité de Operaciones.

El Operador Portuario suscribirá las garantías que el concesionario determine necesarias ante posibles daños que por su responsabilidad sean causados a terceros, a sus instalaciones y a la carga.

Los Operadores Portuarios se comprometen en el ejercicio de sus actividades a cumplir de manera inobjetable con los requisitos, normas HSEQ, y estándares establecidos por parte del concesionario.

Los Operadores Portuarios con debida anticipación (12 horas antes de la programación de la motonave) deben notificar si aceptan o desisten de realizar la operación. En el caso de desistir deben enviar un documento formal donde se manifieste la decisión. La responsabilidad de un Operador Portuario cesará cuando se produzca la notificación por escrito con la debida anticipación al concesionario por parte del Agente Marítimo y del Operador Portuario de la revocación o renuncia formal de la operación y la aceptación por escrito por parte del nuevo Operador Portuario.

Todos los operadores portuarios estarán ubicados en el sitio asignado por el concesionario y sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica previa programación de Operaciones y una vez finalice la operación deberá retornar al área asignada o retirarse de las instalaciones del terminal portuario según la programación establecida.

Todos los cargamentos que se movilen 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 el correcto manipuleo y almacenaje teniendo en cuenta la rotulación correspondiente, de acuerdo

con las normas vigentes establecidas por la O.M.I y Ministerio de Transporte en caso de tratarse de carga peligrosa.

8.4 RESPONSABILIDADES POR ACCIDENTES, DE DAÑOS Y AVERÍAS A LA CARGA Y A LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS PORTUARIOS

Los armadores, Capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres, marítimos o fluviales o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las áreas del Terminal, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños de productos, daños a las instalaciones portuarias, cuando dichos sucesos sean causados por actos y condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan realizar la operación correctamente.

Cuando se produzcan averías durante la operación, se realizará el Acta de Averías correspondiente y posteriormente procedimiento de investigación de incidentes establecidos por el terminal. El acta deben suscribirla los representantes de quienes estén al frente.

Los usuarios y operadores portuarios que causen daño a los equipos o instalaciones de propiedad del concesionario, previo peritazgo que determine la responsabilidad, deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario se procederá a hacer efectiva las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos. En los casos en que se produzcan daños en el Terminal o en los buques y barcazas, y que exista duda por la responsabilidad, el concesionario solo responderá, cuando la Justicia así lo determine.

8.5 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Comprende la totalidad de solicitudes documentales que se hacen tanto a la agencia marítima, como a clientes y agencias de aduanas acorde a la actividad o proceso que se desee ejecutar, desde el momento en que se conoce un cliente nuevo y/o se produce el anuncio la motonave, hasta la entrega física de la carga, respaldando de esta manera los procedimientos contemplados dentro del Sistema Integrado de Gestión del concesionario. Toda la documentación debe ser presentada ante el área de documentación del concesionario.

Toda motonave que atraque en la instalación portuaria está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes. Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

ARTÍCULO NOVENO. _ RESERVAS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Los servicios serán prestados directamente por el concesionario y/o a través de Operadores Portuarios debidamente inscritos y registrados ante la Superintendencia de Transporte y ante el Terminal. Para el efecto se tendrá en cuenta el cumplimiento de las normas establecidas por las autoridades

portuarias, marítimas, aduaneras, ambientales, entre otras, así como los acuerdos comerciales pactados entre las partes.

El concesionario se reserva el derecho de:

1. De acuerdo con lo establecido en la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando estos no se encuentren a paz y salvo con el concesionario, o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, las normas de Seguridad Industrial o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, a las personas o a las instalaciones portuarias.
2. Sujeto a los criterios y/o normas establecidas se suspenderá la prestación de servicios a los Operadores Portuarios y Agentes Marítimos que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando la prestación de los servicios por parte de los Operadores Portuarios conlleve peligro a la carga, medioambiente, personas o a las instalaciones portuarias.
3. Iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este Reglamento; Adicionalmente, cuando la operación no se encuentre programada de acuerdo con el procedimiento del terminal.
4. Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y usuarios en general, el cumplimiento de todo lo establecido en la programación de cargue o descargue previamente realizada por el concesionario.
5. Calificar la actuación y prestación del servicio de los Operadores Portuarios, en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento de la programación establecida por el concesionario, capacidad técnica y profesional.
6. Solicitar carta de exoneración en los casos que se realicen actividades de cargue o descargue con estiba deficiente por insistencia del usuario, para los casos de aparejos y licencias vencidas estos deberán ser cambiados o en su defecto tenerlas licencias habilitadas. En estos casos, el concesionario no será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, ni de los accidentes en general, si las actividades se realizan por insistencia del Agente Marítimo u Operador Portuario.
7. Prestar servicios a personas que no cumplan con los procedimientos de seguridad establecidos por el concesionario.
8. Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzcan emanaciones, vapores, olores o residuos que causen daño a las personas, medio ambiente, otros cargamentos o a las instalaciones portuarias.
9. Entregar los cargamentos al propietario o consignatario de la carga, que figure en los documentos soporte de la carga que amparan el cargamento, cuando este no se encuentre a paz y salvo con el concesionario.
10. Recibir aquellos cargamentos que no estén debidamente documentados, que no tengan visiblemente escrita en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, la rotulación establecida por la OMI en casos de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicadas en los documentos que los amparan.
11. Recibir para almacenaje en sus patios y zonas descubiertas las mercancías que por su naturaleza y características deben estar almacenados en esta condición cuando no cuente con espacios descubiertos disponibles, siempre y cuando existan razones que justifiquen esta determinación. El usuario debe ser informado y notificado sobre esta situación.
12. Recibir para almacenaje en bodega aquellas mercancías que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos, cuando no cuenten con espacio cubierto disponible,

- siempre y cuando existan razones que justifiquen esta determinación. El usuario debe ser informado y notificado sobre esta situación.
13. Exigir para el recibo de los cargamentos que lo requieran, la presentación por parte del propietario de la carga o su representante, el certificado fitosanitario o zoosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.
 14. Permitir operaciones de vaciado de contenedores cuando el contrato de transporte lo especifique. En casos especiales, previa presentación del documento aduanero tramitado, se podrán vaciar también contenedores cuyo contrato de transporte no lo especifique, siempre y cuando el consignatario o su representante obtenga la autorización del naviero, para lo cual se debe comprometer por escrito a asumir los riesgos por faltantes o averías, los costos adicionales, los derechos portuarios, el transporte y entrega del contenedor vacío en el patio que indique el naviero, fuera del Terminal.
 15. Ordenar la inspección de los equipos y aparejos que sean utilizados dentro de las instalaciones portuarias, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos y aparejos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no se podrán usar en las instalaciones portuarias. Esta inspección y concepto deberá ser certificado y emitido por escrito por una Sociedad de Clasificación, o por expertos ingenieros o técnicos debidamente calificados, reconocidos por una Sociedad de Ingenieros mecánicos o similares.
 16. Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones descritas en este Reglamento.
 17. Presentar a la Superintendencia de Transporte y a la Capitanía de Puerto, las protestas o hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias violen o incumplan normas reglamentarias.
 18. Autorizar las operaciones pertinentes cuando una autoridad competente así lo determine, de acuerdo con las normas y reglamentos de cada entidad.
 19. Iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este reglamento.
 20. Iniciar o suspender operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, sistemas y aditamentos no adecuados, dejando constancia de la irregularidad a los usuarios interesados.
 21. Solicitar a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios, y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las operaciones, evitar congestión o asegurar que las facilidades del terminal sean utilizadas al máximo de su capacidad.
 22. Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventaja o prioridades utilicen prácticas indebidas.
 23. Efectuar el manejo y almacenamiento de productos que, por su naturaleza, presente deficiencia en el empaque o embalaje o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o residuos, porque puedan causar daño a las personas, al medio ambiente y a las instalaciones del terminal.
 24. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de productos, cuyo peso o volumen no esté indicado en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.
 25. Para los cargamentos en tránsito o transitorios, el agente marítimo dará su conformidad por escrito, para almacenar la carga en espacios descubiertos. En estos casos la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las mercancías es del propietario o del agente marítimo.
 26. Establecer la veracidad de la información suministrada por el Operador Portuario solicitante, así como requerir cualquier otra documentación que considere necesaria para proceder con el registro ante el Terminal y autorizar el ingreso.

27. Abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. Estos deben cumplir con todos los requerimientos, procedimientos y normas establecidas por el concesionario. Los procedimientos implementados dentro de la organización son objeto de consulta de todas las personas que intervengan dentro del proceso de revisión y verificación la cual es realizada por el área de documentación.

ARTÍCULO DÉCIMO. _ OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

1. Obligaciones de los operadores portuarios

- a) Mantener vigente su registro ante la Superintendencia de Transporte de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolla.
- b) Mantener vigentes las pólizas correspondientes de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
- c) Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización del concesionario.
- d) Registrar ante el concesionario a todo el personal dependiente o subcontratado que requiera para sus operaciones e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos.
- e) Cumplir con lo establecido por ley dentro del código sustantivo de trabajo para la ejecución de sus procesos de contratación.
- f) Informar al concesionario la aceptación o desistimiento de una operación en el Terminal.
- g) Prestar los servicios solicitados por en forma continua y eficiente, debiendo diseñar planes de contingencia para que el servicio no sea suspendido.
- h) Disponer toda su capacidad técnica, administrativa, y profesional para la prestación del servicio.
- i) El personal del operador no podrá laborar más horas de las permitidas dentro de lo estipulado en el código sustantivo de trabajo.
- j) El operador debe garantizar que el número de trabajadores programado para prestar los servicios contratados sea el adecuado para cumplir la solicitud en los términos establecidos.
- k) Tener al personal contratado y subcontratado amparado contra todo riesgo inherente a las labores a su cargo por el sistema de seguridad social vigente en la legislación colombiana.
- l) Todos los trabajadores del operador o de sus subcontratistas deben participar, al menos por una vez a una inducción coordinada por la Dirección HSEQ del concesionario, donde se les informará sobre las medidas a cumplir en el tema de SYSO (Seguridad y Salud Ocupacional), Seguridad y Gestión Ambiental. Adicionalmente, en caso de ser requerido, el operador deberá asistir a capacitaciones de seguridad industrial, salud ocupacional y gestión ambiental, programadas por el concesionario. Adicionalmente, el operador deberá tener capacitado a sus trabajadores con respecto al uso de equipos de protección personal, extintores, entre otros, referentes a la seguridad y salud en el trabajo. Todos los trabajadores externos que vayan a hacer parte de las operaciones deben tener el curso HSE PRESENCIAL mientras que para aquellos que no ingresen en la operación con el curso virtual será suficiente. Todos los conductores de vehículos que ingresen por primera vez al terminal recibirán su inducción en la zona de alistamiento.
- m) Los empleados del operador o sus agentes o subcontratistas, se abstendrán de ingresar y usar teléfonos celulares mientras se encuentre prestando sus servicios dentro de las instalaciones del terminal, se le permitirá única y exclusivamente al supervisor en turno del servicio el uso del celular.
- n) En el evento en que el operador deba realizar dentro de sus servicios actividades de recolección de residuos, deberá contar con los permisos ambientales vigentes que avalen dicha actividad, cuya

copia deberá ser enviada al concesionario, así como la copia del certificado de disposición final de los residuos efectivamente

evacuados, dentro los primeros diez (10) días del mes siguiente de prestado el servicio.

- o) El operador se responsabiliza por la correcta prestación del servicio y por el adecuado uso de los equipos entregados, teniendo a su cargo cubrir cualquier daño o perjuicio que produzca tanto a la maquinaria como a terceros por el mal uso de los equipos, negligencia del operador, infracciones a las normas establecidas en el manual de seguridad industrial del concesionario, normas de prevención de contaminación del medio ambiente y demás disposiciones aplicables.
- p) Los Operadores Portuarios al finalizar sus operaciones deberán suministrar la información, de tal forma que sea utilizable por los medios estadísticos y para la aplicación de los descuentos por productividad.
- q) Los operadores portuarios están en la obligación de recoger y disponer en los puntos habilitados por parte del terminal los desechos que se generan por motivos de la operación que están realizando. En caso de que el concesionario efectúe o contrate la limpieza de un área específica en razón a la operación efectuada por un operador portuario, facturará el cobro del servicio más un adicional por conceptos administrativo.
- r) Los operadores portuarios están en la obligación de transportar la carga a los sitios de almacenamiento que en su momento asigne el concesionario; en caso contrario el concesionario las movilizará con cualquier otro operador y facturará el servicio más los sobrecostos al operador que haya incumplido.

2. Obligaciones de las agencias marítimas

- a) Cumplir y hacer cumplir a sus empleados el Reglamento de Condiciones Técnicas de operación de la instalación portuaria, así como el Acuerdo Ético de Proveedores y demás disposiciones establecidas en los contratos de servicio y protocolos.
- b) Mantener vigente su Licencia de Explotación Comercial ante la Dirección General Marítima de acuerdo con las actividades de agenciamiento que desarrolle.
- c) Atender únicamente las naves para las cuales recibió autorización del concesionario y que previamente anunció.
- d) Registrar ante el concesionario a todo el personal dependiente o subcontratado que requiera para sus operaciones e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos.
- e) Informar al concesionario la aceptación o desistimiento del arribo o zarpe de una nave en el Terminal portuario.
- f) Al finalizar sus operaciones, suministrar la información de tal forma que sea utilizable por los medios estadísticos y para la aplicación de los descuentos por productividad.

3. Obligaciones generales respecto a la prestación del servicio

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, de las contenidas en cada uno de los contratos con los operadores y usuarios, y de las obligaciones derivadas de las características especiales para la instalación portuaria, quienes presten sus servicios en la Terminal portuaria deberán:

- a) Cumplir y hacer cumplir a sus empleados el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la instalación portuaria, así como el Acuerdo Ético de Proveedores y demás disposiciones establecidas en los contratos de servicio y protocolos.

- b) Cumplir con las normas establecidas por el terminal para el recibo, almacenamiento y despacho carga.
- c) Realizar únicamente las actividades para las cuales recibió autorización del concesionario.
- d) Registrar ante el concesionario a todo el personal dependiente o subcontratado que requiera para sus actividades e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos.
- e) Informar al concesionario la aceptación o desistimiento de una actividad en el Terminal.
- f) Atender toda solicitud relacionada con la colaboración en la formación por competencias laborales de carácter portuario, así como las solicitudes de índole académico cuando éstas sean pertinentes.
- g) Atender a toda solicitud de servicio portuario relacionada con la seguridad del puerto, salvamento, rescate, contra incendio y lucha contra la contaminación.
- h) Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- i) Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo con la normatividad vigente.
- j) Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año.
- k) Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaje.
- l) Adoptar y cumplir con el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.
- m) Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento.
- n) Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, para la implementación de instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a la Terminal portuaria localizados en la jurisdicción marítima nacional y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino.
- o) Los prestadores de los servicios portuarios que se realicen en la Terminal portuaria deberán permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- p) Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en la normatividad vigente, y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente establecida por el concesionario.
- q) Fomentar relaciones de coordinación entre los operadores del servicio y los usuarios del puerto.
- r) Velar porque los vehículos que transportan carga por vía terrestre y su tripulación tengan espacios adecuados para la estadía previa al ingreso al Terminal portuario para su respectivo cargue y descargue.
- s) De acuerdo con las características de operación del puerto, acceder o permitir la aplicación y uso de tecnologías y equipos necesarios que minimicen los tiempos de permanencia de las cargas, y permitan efectuar una eficaz, eficiente y segura operación, respecto a los compromisos supranacionales de prevención contra el terrorismo, narcotráfico y sustancias o productos peligrosos y de tráfico restringido, entre otros.
- t) Promover el desarrollo de zonas de servicios previos al ingreso al Terminal portuario en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo.
- u) Velar por el libre acceso a zonas de entornamiento que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios.
- v) Reportar periódicamente a la Superintendencia de Transporte o a la entidad que haga sus veces la información sobre indicadores y capacidad portuaria.

- w) Coordinar con las autoridades pertinentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- x) Adoptar las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible, cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito.

ARTÍCULO ONCE. _ ESTRUCTURA TARIFARIA

De conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Transporte, el concesionario cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control, debidamente aprobadas y que se encuentran publicadas en la página web de la empresa a través del siguiente link: <http://palermosociedadportuaria.com/tarifas/> las cuales forman parte integral de este Reglamento.

ARTÍCULO DOCE. _ PROTOCOLO DE FACTURACIÓN

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en la instalación portuaria se maneja mediante el sistema web de la empresa: <https://palermosociedadportuaria.com>. Este sistema maneja la información registrada por todas las áreas que participan directamente en la operación; con el ingreso de la respectiva documentación y confirmación de parte de área de operaciones hasta llegar al área comercial que configuran los contratos con los manifiestos y sus consignatarios. Por último, el área de facturación realiza la configuración del servicio y ejecuta la factura, de acuerdo con el Procedimiento de Facturación y el cual se puede consultar en el siguiente link: <https://goo.su/UNm2UTW>

ARTÍCULO TRECE. _ SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

El concesionario cuenta con un sistema integrado de gestión certificado bajo estándares reconocidos a nivel internacional que soportan la prestación del servicio. Los sistemas de gestión implementados y certificados son:

- a) Sistema de Gestión de Calidad
- b) Sistema de Gestión Ambiental
- c) Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo
- d) Sistema de Gestión en Control y Seguridad.

1. Gestión por procesos

El concesionario facilita la prestación de sus servicios desarrollando negocios bajo el esquema de cadenas de valor, las cuales se describen a continuación:

- a) Gerencia
- b) Comercial
- c) Proyectos
- d) Logística y Operaciones

- e) HSEQ
- f) Abastecimiento
- g) Financiera y Administrativa

2. Medición del desempeño

El concesionario asegura sus operaciones a través del monitoreo continuo de los procesos que impactan la prestación del servicio para ello establece controles específicos en:

- a) Gestión de recursos
- b) Gestión del talento: Formación y entrenamiento
- c) Desarrollo de competencias
- d) Maquinaria y equipos
- e) Medición del nivel de calidad del servicio

3. Gestión comercial competitiva

- a) Análisis permanente de los niveles de calidad del servicio y plan de mejoramiento.
- b) Seguimiento continuo de la percepción del cliente Servicio de información y atención al cliente
Infraestructura en Tecnologías de Información
- c) Tiempos de respuesta
- d) Aseguramiento de la operación
- e) Planeación de recursos
- f) Estandarización de maniobras
- g) Altos estándares HSE
- h) Colaboración en la seguridad y protección de las operaciones portuarias (Código PBIP)

ARTÍCULO CATORCE. _ SISTEMAS DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

El concesionario, en cuanto a las relaciones con sus clientes y proveedores cuenta con un sistema de comunicación de servicio al cliente donde serán resueltas, dudas relacionadas con el terminal portuario mediante los diferentes canales de comunicación disponibles tales como: correo electrónico, WhatsApp y PQR's a través del Departamento de Servicio al Cliente.

ARTÍCULO QUINCE. _ CÓDIGO DE BUEN GOBIERNO

El Concesionario implementa buenas prácticas de gobierno mediante la adopción de políticas corporativas que regulan su administración, la conducta de sus funcionarios, el manejo y la gestión de la información y su relacionamiento con las partes interesadas, con lo cual se busca garantizar el respeto de los derechos de quienes invierten en las acciones de la sociedad o utilizan los servicios del Terminal Portuario. Entre las políticas mencionadas se encuentran en la página web:

- El Código de Conducta y Ética (https://coremar.co/wp-content/uploads/2025/01/codigo_de_conducta_y_etica_coremar_v2024.pdf)
- La Política del Denunciante (<https://coremar.co/wp-content/uploads/2025/01/Política-de-protección-de-datos-personales-coremar-v2024.pdf>)
- La Política de Tratamiento de Datos Personales (<https://palermosociedadportuaria.com/puerto-en-linea/wp-content/uploads/2024/01/wp-content/uploads/2024/01/Tratamiento-de-datos-Coremar-2024.pdf>)

ARTÍCULO DIECISEIS. _ HORARIO DE TRABAJO

Según lo establecido en el Artículo 44 de la resolución 0850/17 del Ministerio de Transporte, el concesionario operará partiendo del principio de veinticuatro (24) horas al día, los siete (7) días de la semana y los trescientos sesenta y cinco (365) días al año para la prestación de los servicios, dando cumplimiento al Régimen Laboral vigente y de acuerdo con la demanda de servicios.

ARTÍCULO DIECISIETE. _ HORARIO DE ATENCIÓN AL PÚBLICO

Las oficinas administrativas del concesionario prestan sus servicios al público en los siguientes horarios: lunes a viernes de 07:30 a 17:00 horas y sábados de 07:30 a 11:30 horas.

CAPÍTULO II LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

El Terminal portuario se encuentra ubicado sobre la ribera oriental del Río Magdalena a 1.5 km aguas abajo del corregimiento de Palermo, Municipio de Sitio Nuevo, Departamento del Magdalena.



ARTÍCULO DIECIOCHO. _ ESPACIOS DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

La instalación portuaria objeto de este reglamento se desarrolla dentro de 416.849 m², extensión que incluye los espacios concesionados y la zona adyacente descrita en los numerales 18.1 y 18.2 respectivamente, de los cuales 354.065 m² corresponden a espacios en tierra y 62.784 a espacios en agua.



18.1 ESPACIOS CONCESIONADOS

Los espacios concesionados que ocupa la instalación portuaria se describen en la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007, modificada por los otrosíes Nos. 1, 2, 3 y 8 y corresponden zonas de uso público en agua y tierra con la siguiente localización, linderos y extensión:

ZONA DE USO PÚBLICO EN AGUA

Conforme lo indicado en el Otrosí No. 8, la zona de uso público en agua concesionada se localiza sobre el cauce del Río Magdalena, colindante con la zona de uso público en tierra descrita a continuación, con un área de 62.784 m², demarcada por los vértices denominados como: P20, P22, P16, P15, P25, P24, P13, P14 siendo las coordenadas planas de los puntos referidos amarradas al sistema de coordenadas oficial de Colombia, establecido por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC-MAGNA SIRGAS [EPSG:9377]), las siguientes:

PUNTO	ESTE	NORTE
P20	925.782,957	1.706.465,997
P22	925.723,648	1.706.456,436
P16	925.879,156	1.705.725,816
P15	925.891,390	1.705.728,419
P25	925.955,803	1.705.433,845
P24	926.014,165	1.705.447,819
P13	925.950,075	1.705.740,910
P14	925.937,846	1.705.738,288

ZONA DE USO PÚBLICO EN TIERRA

Conforme lo indicado en el Otrosí No. 8, la zona de uso público en tierra concesionada corresponde a una franja de terreno sobre la margen derecha del Río Magdalena, en una longitud aproximada de

ribera de 1.044 metros y un área de 31.319 m², demarcada por los vértices denominados como P21, P20, P14, P13, P24, P23, P11, P12, siendo las coordenadas planas de los puntos referidos amarradas al sistema de coordenadas oficial de Colombia, establecido por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC-MAGNA SIRGAS [EPSG:9377]), las siguientes:

PUNTO	ESTE	NORTE
P21	925.812,300	1.706.472,243
P20	925.782,957	1.706.465,997
P14	925.937,846	1.705.738,288
P13	925.950,075	1.705.740,910
P24	926.014,165	1.705.447,819
P23	926.043,447	1.705.454,342
P11	925.979,418	1.705.747,156
P12	925.967,187	1.705.744,534

18.2 ZONA ADYACENTE

Conforme lo indicado en el Otrosí No. 3, la extensión del terreno adyacente es de 322.746 m² y está demarcada por un polígono cuyos vértices denominados como A, B, D, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, R, S, T, U, V, W, X, Y, siendo las coordenadas planas de los puntos referidos amarradas al sistema de coordenadas oficial de Colombia, establecido por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGACMAGNA SIRGAS [EPSG:9377]), las siguientes:

PUNTO	ESTE	NORTE
A	925.849	1.706.298
B	925.868	1.706.302
D	925.907	1.706.315
D	925.923	1.706.317
E	925.972	1.706.321
F	926.027	1.706.324
G	926.084	1.706.327
H	926.177	1.706.336
I	926.389	1.706.356
J	926.410	1.706.357
K	926.442	1.706.352
L	926.451	1.706.351
M	926.531	1.706.359
N	926.547	1.706.360
O	926.558	1.706.356
P	926.648	1.706.059
Q	926.616	1.705.945
R	926.604	1.705.933
S	926.274	1.705.883
T	926.272	1.705.899
U	925.971	1.705.855
V	925.959	1.705.851
W	925.950	1.705.832
X	925.950	1.705.828
Y	925.950	1.705.828

CAPÍTULO III CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

ARTÍCULO DIECINUEVE. _ MUELLES

La instalación portuaria cuenta con sitio de atraque de 958 metros de longitud de tipo marginal, con su zona de maniobras, sectores de almacenamiento cubiertos y descubiertos, para la manipulación, consolidación y desconsolidación de todo tipo de carga, incluyendo carga general, carga de proyecto, líquidos y carga del sector petrolero lo cual se manipulará con grúas y equipo especializado para el manejo de embarcaciones de carga general, portacontenedores y tipo offshore y aquellas que, a juicio del concesionario por la naturaleza de sus cargamentos, operación y tiempo de servicio, puedan operar en los puestos de atraque, sin afectar la operación de las embarcaciones.



La infraestructura existente consta de un muelle marginal dividido en dos (2) secciones.

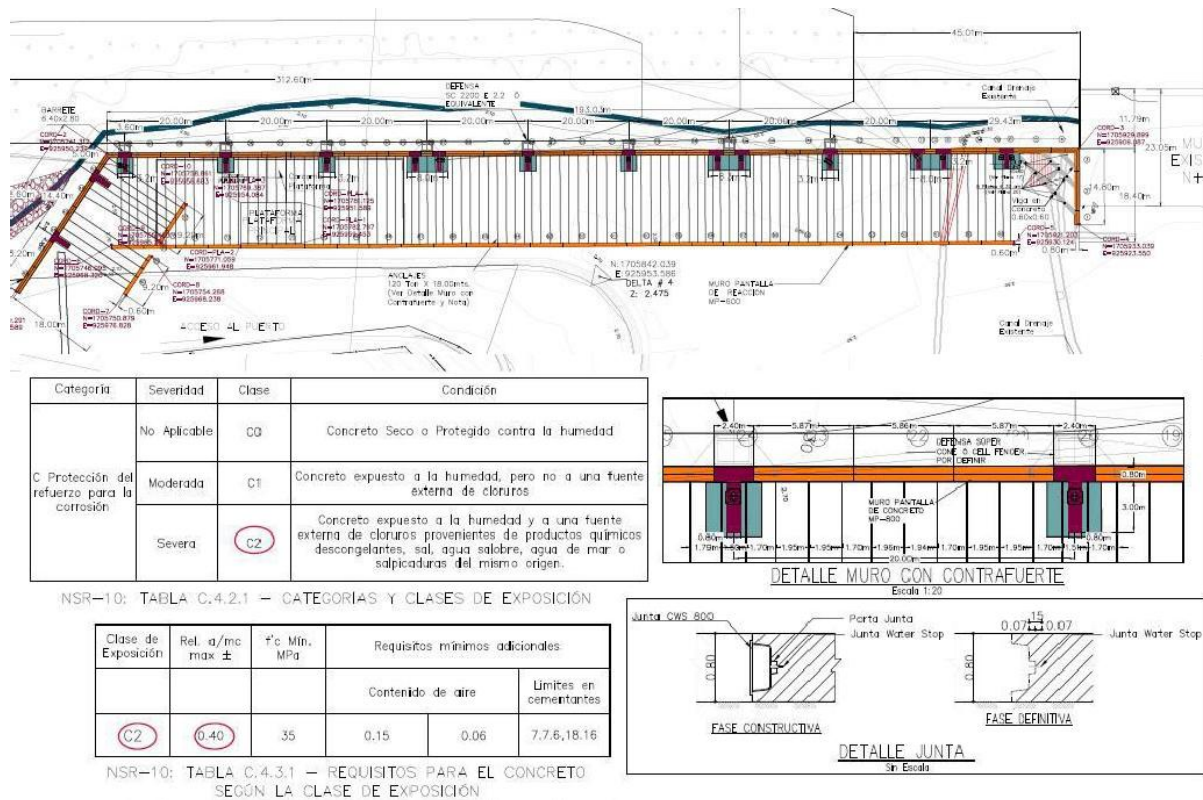
Primera Sección de Muelle (MUELLE 1, 2 y 3)

Los primeros 500 metros se encuentran cerrados por un tablestacado frontal y lateral que se une a una plataforma aporcada conformada por una losa estructural plana de 45 cm de espesor, apoyada sobre pilotes de concreto de 24 metros de longitud tipo preexcavados a presión y reforzados con resistencia de 6.000 PSI y capacidad portante de 24 ton/m2.

Para la extensión de 45 mts hacia el norte, las características del muelle son tablestacado frontal y lateral que se une a una plataforma a porticada conformada por una losa estructural plana de 45 cm de espesor, apoyada sobre pilotes metálicos de 32 metros de longitud y 60 cms de diámetro hincados en roca coralina, llenos en concreto reforzado de 4.000 psi en los primeros 4.5 metros de su longitud y capacidad portante de 24 ton/m2.

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

- Plano Sección 1:



Segunda sección de Muelle (Muelle 4-5)

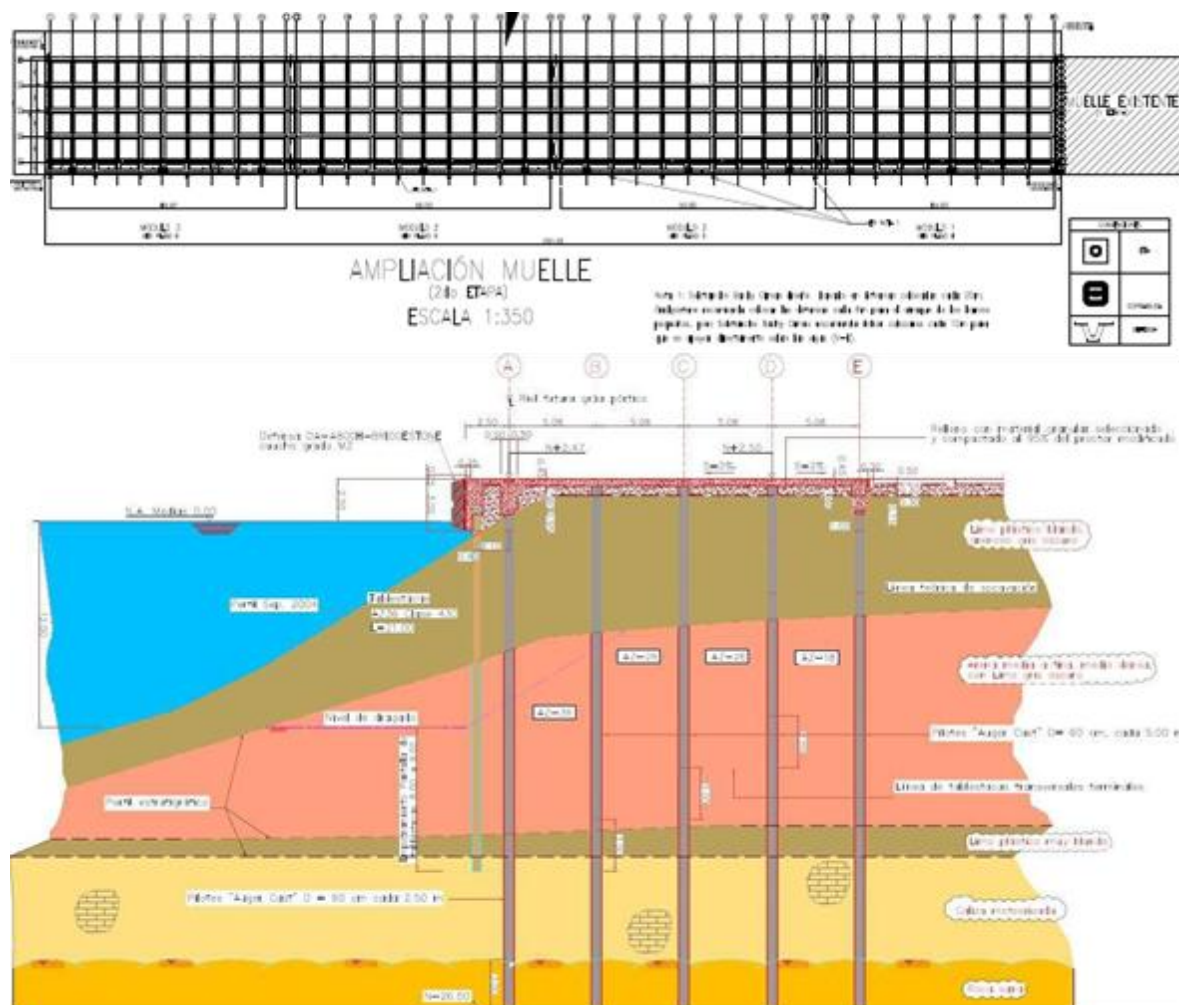
En cuanto a la segunda sección, esta se separa en dos sectores, siendo el primer sector una zona que cuenta con una longitud de 193 metros y un área de 3.474 m² que permite la operación de diferentes tipos de embarcaciones. El muelle se contempla como estructura de contención con muros pantallas en concreto de espesor 80 cms con contrafuertes de longitud 3.00 metros separados cada 20 metros apoyados a un muro de reacción de espesor 60 cm a una distancia de 18 metros con anclajes permanentes de capacidad 120 Ton con separación 1.95 metros, con resistencia de 6.000 PSI y capacidad portante de 8 tn/m². El segundo sector de la segunda sección tiene una longitud de 220 metros y un ancho de 23 metros y un área de 5060 m². El muelle se contempla como estructura de contención un sistema de tablestacado metálico tipo AZ36-700, la cual tiene una longitud total de 25 metros, este sistema cuenta con un tablestacado de reacción el cual está conformado por una tablestaca metálica AZ36-700 X 6 metros de longitud a una separación de 24 metros entre las caras internas de las tablestacas; este sistema está unido con unos tensores metálicos espaciados cada 2,8 metros y una capacidad portante de 8 tons/m².

Muelle 4: La placa portuaria de este muelle está construida por una superficie en adoquines para tráfico pesado y está apoyada sobre columnas de suelo cemento que nos permite contar con una capacidad portante de 8 ton/m². Adicionalmente cuenta con una pantalla de concreto reforzado de 80 cm de espesor y una profundidad de 30 m a lo largo de su costado frontal, para proteger la estructura de la socavación causada por el Río Magdalena y contener los rellenos naturales de la ribera. Cuenta con unas dimensiones de 18,00 m x 193,00m y un área de 3.474,00 m².

Muelle 5: La placa portuaria de este muelle está construida por una superficie en adoquines para tráfico pesado y está apoyada sobre un sistema de mejoramiento de suelo cemento que nos permite contar con una capacidad portante de 8 ton/m². Adicionalmente cuenta con un sistema de tablestacado metálico tipo AZ36-700, las cuales tienen una longitud total de 25 metros, este sistema cuenta con un tablestacado de reacción el cual está conformado por una tablestaca metálica AZ36-700 X 6 metros de longitud a una separación de 24 metros entre las caras internas de la tablestaca para proteger la estructura de la socavación causada por el Río Magdalena y contener los rellenos naturales de la ribera. Cuenta con unas dimensiones de 23,00m x 220,00m y un área de 5.062,00 m²

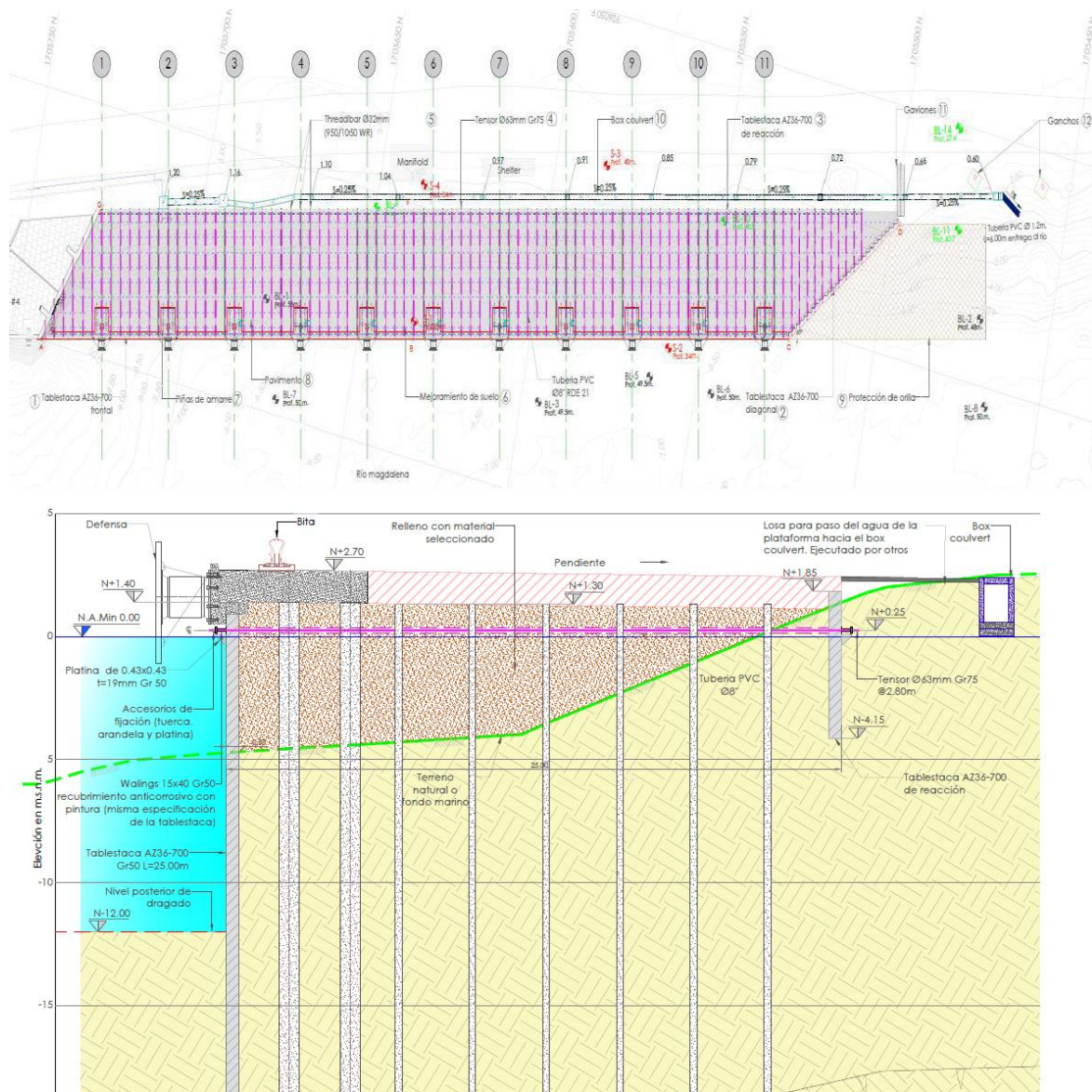
Plano Sección 2:

Primer sector:



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Segundo sector:



ELEMENTOS DE AMARRE

En la primera Sección de 545 metros (Muelles 1-3), el muelle para el amarre seguro de embarcaciones cuenta con 19 bitas tipo bolardo de dos cachos con una base de 99 x 99 x 10 cm, altura de 114 cm, capacidad de 120 toneladas cada una y manteniendo una separación de 30 - 32 metros entre ellas. Adicionalmente cuenta con 10 cornamusas de dos amarres con base de 65 x 17 x 6 cm, altura de 25.5 cm, capacidad de 15 toneladas cada una y manteniendo una separación entre 30 – 40 metros entre ellas.



El siguiente cuadro detalla las condiciones de la primera sección de muelle, para el amarre y aseguramiento de las motonaves:

IMAGEN	ITEM	CANTIDAD	MEDIDA
	DEFENSAS	49	SEPARACION ENTRE 10 Y 15 METROS ENTRE CADA UNA
	BITAS	19	SEPARACION ENTRE 30 Y 32 METROS ENTRE BITAS
	CORNAMUSAS	10	SEPARACION ENTRE 30 Y 40 METROS ENTRE CADA UNA
	BITAS	1	BITA 70 METROS DE LA LOSA DE MUELLE N°1

En la segunda sección de muelle 413 metros se dispone de los siguientes elementos de amarre:

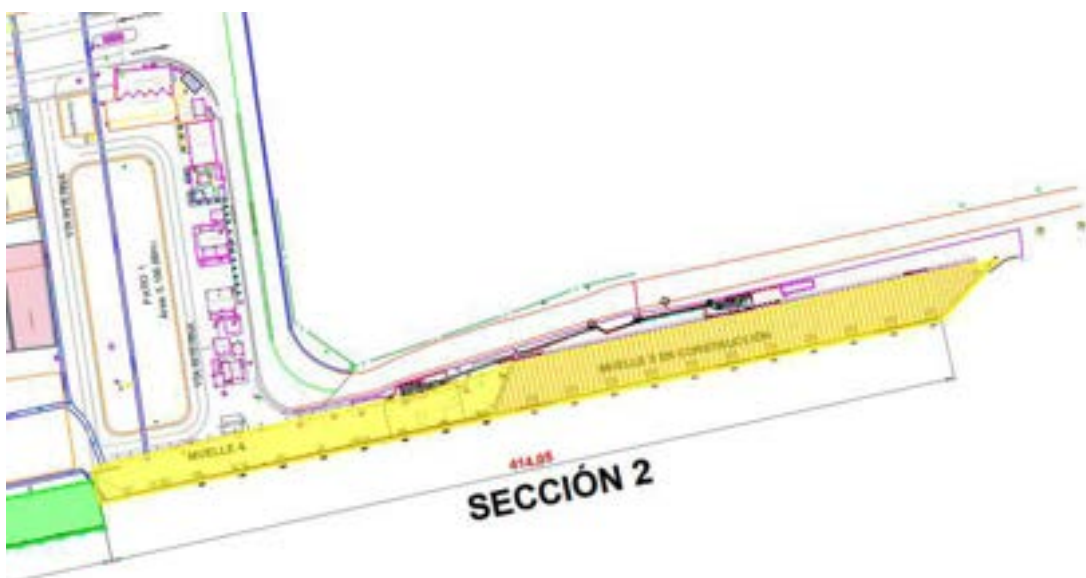
- **Primer Sector (Muelle 4):** Para el amarre seguro de embarcaciones cuenta con 19 bitas tipo bolardo de dos cachos con una base de 99 x 99 x 10 cm, altura de 114 cm, capacidad de 120 toneladas cada una y manteniendo una separación de 20 metros entre ellas.

El siguiente cuadro detalla las condiciones del muelle 4 para el amarre y aseguramiento de las motonaves:

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

IMAGEN	ITEM	CANTIDAD	MEDIDA
	DEFENSAS	8	SEPARACION DE 20 METROS ENTRE CADA UNA
	NORAY	19	SEPARA APRX 20 MTS CADA UNO Y DE 120 TNS DE CAPACIDAD CADA UNA.

- **Segundo sector (Muelle 5):** El muelle para el amarre seguro de embarcaciones cuenta con 11 bitas tipo bolardo con capacidad de 120 toneladas cada una, y manteniendo una separación de 19.6 metros entre ellas, así mismo se cuenta con 6 ganchos de liberación rápida con dos puntos de amarre con capacidad de 60 toneladas.



El siguiente cuadro detalla las condiciones del muelle 5 para el amarre y aseguramiento de las motonaves:

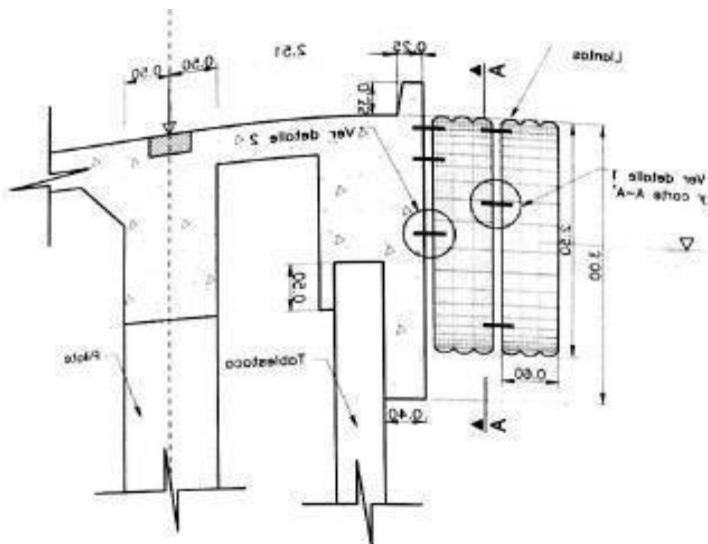
Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

IMAGEN	ITEM	CANTIDAD	MEDIDA
	DEFENSAS	11	SEPARACION DE 19,6 METROS ENTRE CADA UNA
	NORAY	11	SEPARA APROX 19,6 MTS CADA UNO Y DE 120 TNS DE CAPACIDAD CADA UNA.
	GANCHOS DE LIBERACIÓN RÁPIDA	6	4 DENTRO PLACA DE MUELLE Y 2 POR FUERA DE LA PLACA DEL MUELLE

ELEMENTOS DE DEFENSA

- Primera Sección 545 metros (Muelles 1 -3)

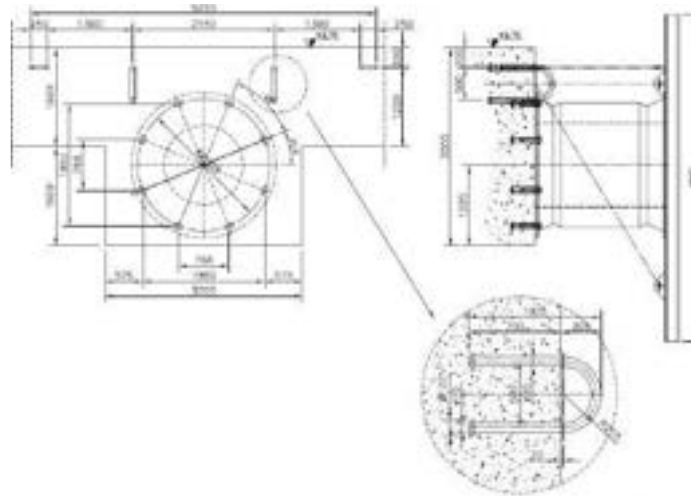
El muelle cuenta con 59 defensas de caucho tipo “Off-Road” las cuales cuentan con una separación de entre 15 y 20 metros entre sí y cuentan con una capacidad absorción de 33.46 MT. Estas se encuentran diseñadas para soportar la fuerza generada por un buque con Desplazamiento de 40.000 Ton.



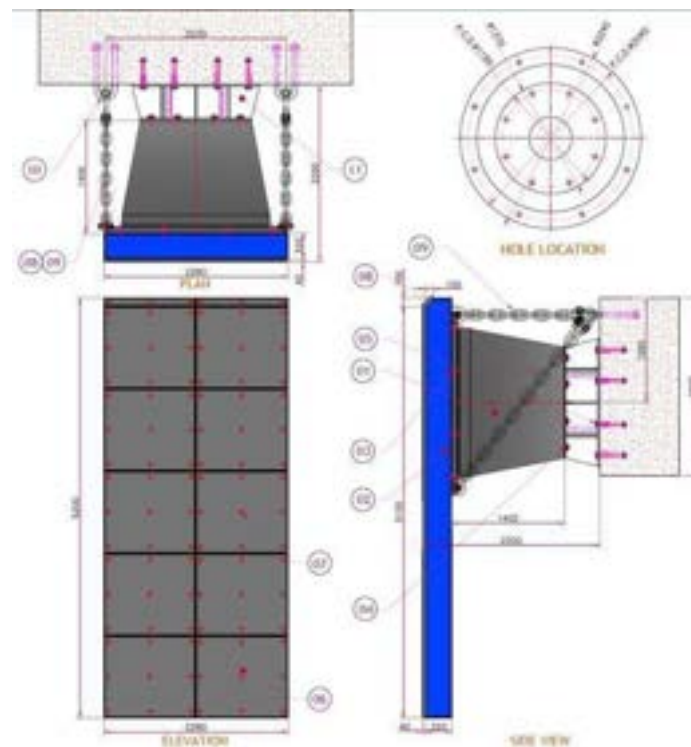
Nota: A partir de diciembre de 2025, comienza el reemplazo secuencial de las defensas en la primera sección del muelle por defensas tipo pantalla, similares a las de la segunda sección. El proceso iniciará en el muelle 3, continuará en el muelle 2 en 2026 y se estima finalizar en 2027 con el muelle 1.

- Segunda Sección 413 metros (Muelle 4 y Muelle 5):

Muelle 4: El muelle cuenta con ocho (8) defensas tipo pantalla (SC 2000 H Grade C) las cuales cuentan con una separación de 20 metros entre sí y cuentan con una capacidad absorción de 216.4 MT y de reacción 247.2 MT. Estas se encuentran diseñadas para soportar la fuerza generada por un buque con Desplazamiento de 62.827 ton.



Muelle 5: El muelle 5 cuenta con 11 defensas tipo pantalla (DCN-1400mm) las cuales cuentan con una separación de 19.6 metros entre sí. Estas se encuentran diseñadas para soportar la fuerza generada por un buque con Desplazamiento de 52.000 ton.



ARTÍCULO VEINTE. _ ÁREAS DE ALMACENAMIENTO

La instalación portuaria cuenta con las siguientes zonas de almacenamiento habilitadas cuya localización se indica en el siguiente plano el cual hace parte integral de este reglamento:



- Dos (2) bodegas y (3) Eco bodegas con 7885 m2 para almacenamiento cubierto de carga.
- Dieciséis (16) hectáreas habilitadas para almacenamiento de carga.
- Tres (3) silos horizontales con capacidad de 7.000 toneladas cada uno.
- Tres (3) silos horizontales mecanizados con capacidad de 9000 toneladas cada uno.

En resumen, la instalación portuaria cuenta con la siguiente distribución de áreas:

Área cubierta: 34.510 m2
Área Descubierta: 91.315 m2
Patio Coque: 62.680 m2
Total: 188.504 m2

Adicionalmente cuenta con los siguientes proyectos de expansión:

- Expansión a nuevos patios de almacenamiento.
- Construcción de dos (2) silos verticales de 7.500 toneladas de capacidad cada uno.

20.1 BODEGAS

BODEGA SALAMANCA

Bodega construida con estructura metálica de alma llena y lamina master mil para recubrimiento y cubierta. Este sistema se encuentra cimentado por medio de una viga corrida y pedestales en concreto reforzado para los apoyos. Cuenta con escaleras para fácil acceso a zonas de mantenimiento. Cuenta con bajantes para drenaje de aguas lluvias. Posee un área de **1.568 m²**.



BODEGA MAGDALENA

Bodega construida con estructura metálica de alma llena y lamina master mil para recubrimiento y cubierta. Este sistema se encuentra cimentado por medio de una viga corrida y pedestales en concreto reforzado para los apoyos. Cuenta con escaleras para fácil acceso a zonas de mantenimiento. Cuenta con bajantes para drenaje de aguas lluvias. Posee un área de **3.317 m²**.



SILOS GRANELEROS 1-6:

Bodegas construidas en paneles de concreto reforzado bajo el sistema de muros Tilt- Up. Estos muros soportan a su vez la estructura metálica que conforma las cubiertas. Cuentan con dos (2) accesos para el ingreso y salida de camiones y equipos. Posee un área de **10.322 m²**.



ECO-BODEGA 1

Bodega construida con cercha metálica en forma curva cubierta con una lona tipo carpa. Este sistema se encuentra cimentado por medio de una viga corrida y pedestales en concreto reforzado para los apoyos. Posee un área de **1.000 m²**.

ECO-BODEGA 2

Bodega construida con cercha metálica en forma curva cubierta con una lona tipo carpa. Este sistema se encuentra cimentado por medio de una viga corrida y pedestales en concreto reforzado para los apoyos. Posee un área de **1.000 m²**.

ECO-BODEGA 3

Bodega construida con cercha metálica en forma curva cubierta con una lona tipo carpa. Este sistema se encuentra cimentado por medio de una viga corrida y pedestales en concreto reforzado para los apoyos. Posee un área de **1.000 m²**.



20.2 PATIOS

PATIO 1

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en asfalto y con drenajes subterráneos para el manejo de las aguas de escorrentía. Posee un área de **5.156,67 m²**.



PATIO 2

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en asfalto y una en material granular tipo Subbase, con drenajes subterráneos para el manejo de las aguas de escorrentía. Posee un área de **12.372,26 m²**.



PATIO 3

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en asfalto y una en material granular tipo Subbase, con drenajes subterráneos para el manejo de las aguas de escorrentía. Posee un área de **16.547,10 m²**.



PATIO 4

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en asfalto y con drenajes subterráneos para el manejo de las aguas de escorrentía. Posee un área de **7.222,61 m²**.



PATIO 5

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en asfalto y con drenajes subterráneos para el manejo de las aguas de escorrentía. Posee un área de **7.363,91 m²**.



PATIO 6

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en Subbase y se realiza un manejo de aguas de escorrentía de manera superficial. Posee un área de **24.135,51 m²**.



PATIO 7

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en Subbase y se realiza un manejo de aguas de escorrentía de manera superficial. Posee un área de **4.974,75 m²**.



PATIO 8

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en Subbase y se realiza un manejo de aguas de escorrentía de manera superficial. Posee un área de **3.299,55 m²**.



PATIO 9

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en Subbase y se realiza un manejo de aguas de escorrentía de manera superficial. Posee un área de **19.119,21 m²**.



PATIO 10

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en Subbase y se realiza un manejo de aguas de escorrentía de manera superficial. Posee un área de **8.000 m²**.



PATIO CENTRAL

Patio para almacenamiento de carga. Cuenta con una capa de rodadura en Subbase y se realiza un manejo de aguas de escorrentía de manera superficial. Posee un área de **885,36 m2**.



20.3 MANGLARES

MANGLAR PATIO 4

Manglar estructurado con postes en concreto a una altura mínima de 8m, soportado con tensores y herrajes galvanizados. Cuenta con un cerramiento perimetral y cubierta en polietileno calibre 8. Posee un área de **6.600 m2**.



MANGLAR PATIO 5

Manglar estructurado con postes en concreto a una altura mínima de 8m, soportado con tensores y herrajes galvanizados. Cuenta con un cerramiento perimetral y cubierta en polietileno calibre 8. Posee un área de **4.000 m²**.



MANGLAR PATIO 7

Manglar estructurado con postes en concreto a una altura mínima de 8m, soportado con tensores y herrajes galvanizados. Cuenta con un cerramiento perimetral y cubierta en polietileno calibre 8. Posee un área de **6.600 m²**.



MANGLAR PATIO 8

Manglar estructurado con postes en concreto a una altura mínima de 8m, soportado con tensores y herrajes galvanizados. Cuenta con un cerramiento perimetral y cubierta en polietileno calibre 8. Posee un área de **6.600** m².



MANGLAR PATIO 9

Manglar estructurado con postes en concreto a una altura mínima de 8m, soportado con tensores y herrajes galvanizados. Cuenta con un cerramiento perimetral y cubierta en polietileno calibre 8. Posee un área de **5.856** m².



ARTÍCULO VEINTIUNO. _ EQUIPOS

Los equipos con los que cuenta el Terminal portuario para atender las naves y los tipos de carga recibidos son los siguientes:

- Una (1) grúa móvil de tierra con capacidad nominal para 100 toneladas.
- Tres (3) Reach Stacker con capacidad de 45 toneladas cada uno.
- Cuatro (4) montacargas con capacidad de 7 toneladas cada uno.
- Dieciséis (16) montacargas con capacidad de 16 toneladas cada uno.
- Dos (2) montacargas con capacidad de 25 toneladas
- Seis (6) tracto camiones con capacidad para 40 toneladas
- Un (1) volcador de camiones
- Dos (2) banda alimentadora
- Un (1) cargador komatsu capacidad 1.2 m3
- Dos (2) manlift
- Cuatro (4) basculas camioneras con capacidad para 80 toneladas.

A continuación se describen los equipos portuarios móviles con que cuenta el terminal.

	TIPO	CANTIDAD	CAPACIDAD (TON)	MARCA
	GRUA MOVIL	1	100	GOTTWALD
	REACH STACKER	3	45	TAYLOR - KALMAR
	TRACTOCAMIONES	5	40	TERBERG
	ELEVADORES	2	25	TAYLOR
	ELEVADORES	16	16	TAYLOR - KONECRANE
	ELEVADORES	4	7	HYSTER
	CARGADOR	1	3.2 M3	KOMATSU

ARTÍCULO VEINTIDOS. _ OTRAS INSTALACIONES

La instalación portuaria ofrece a los usuarios las siguientes instalaciones y facilidades adicionales:

EDIFICIO DE OFICINAS ADMINISTRATIVAS

Edificio construido en concreto reforzado y muros de mampostería. Cuenta con 3 niveles que son usados como oficinas y una cafetería ubicada en el primer piso para el personal administrativo que labora en el puerto. Cuenta también con dos zonas de parqueaderos. Estos edificios se encuentran dotados con lo necesario para desempeñar las labores diarias que demanda el puerto. Posee un área de **1.660 m2**.



PTAR

Planta de tratamiento de aguas residuales y potable. PTAR. Unidad para el Tratamiento de Agua Residual Domestica con reúso, el sistema está compuesto por una planta de tipo compacta con crecimiento modular, de funcionamiento continuo y mínimo mantenimiento.



PTAP

Planta para el tratamiento de agua para la potabilización de agua del Río Magdalena. Apta para consumo y manipulación por humanos. Cuentan con un área total de **260,64 m2**.



CENTRO DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS MEDICAS-CAEM

Cuenta con un contenedor de 20 pies para el uso de cuarentena y dos contenedores de 20 pies para atenciones médicas de cualquier trabajador. Estos contenedores se encuentran dotados con lo necesario para desempeñar las labores diarias que demanda la labor. Posee un área total de **45 m2**.



OFICINAS DE OPERACIONES, MANTENIMIENTO Y HSEQ

Oficinas construidas en un área aproximada de 380,52 m2 dotados con lo necesario para desempeñar las labores diarias que demanda la operación.



OASIS

Zona de descanso y cafetería con cerramiento en vidrio, cuenta con un sistema de pérgolas en el área de terraza con cerramiento en muro de mampostería a una altura de bajo nivel con barandilla de vidrio. Cuenta con seis contenedores de 20 pies para uso sanitario y Vestier. Dispone de una cubierta metálica a dos aguas. Posee un área total de **241,61 m2**.



ALMACÉN

Almacén construido en estructura de concreto y muros de mampostería. Cuenta con una apertura de ingreso para la mercancía almacenada en la bodega, equipada con EEP y material útil para la empresa. Posee un área de **253,78 m2**.



TALLERES DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS PORTUARIOS Y DE METALMECÁNICA.

Consta de los siguientes espacios principales para prestar diferentes servicios requeridos, entre ellos tenemos:

- Hangar de mecánica: Espacio cubierto doble altura que permite las intervenciones a todos los equipos móviles, incluyendo los Reach Stacker.
- Hangar de lavado: zona cubierta con doble altura que permite el lavado de todos los equipos, cuenta con sus respectivas trampas de grasas para el adecuado manejo ambiental.
- Taller de pintura: espacio con las condiciones adecuadas para la pintura de equipos móviles.
- Llantería: cuenta con las condiciones de seguridad requeridas para el adecuado servicio de llantería, cuenta con herramientas neumáticas y pulpo monta llantas.
- Taller Eléctricos: espacio destinado para el Mtto de la infraestructura eléctrica del terminal, cuenta con mesas de trabajo y ambiente controlado para trabajos delicados.



CERRAMIENTO EN MAMPOSTERÍA METÁLICA Y MALLA ESLABONADA SOBRE BASES DE CONCRETO A LO LARGO DEL CERRAMIENTO



GARITAS PARA CELADURÍA



Adicionalmente la instalación portuaria cuenta con las siguientes instalaciones:

- Sistema de recolección y separación de la fuente.
- Red eléctrica que incluye subestación de distribución conectada tanto a la red pública de energía, como a una planta de emergencia.
- Red de telecomunicaciones que incluye la instalación de antenas.
- Red de fibra óptica.
- Cafetería.
- Área de sanitario y Vestier para el personal operativo.

CAPÍTULO IV DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE ACCESO

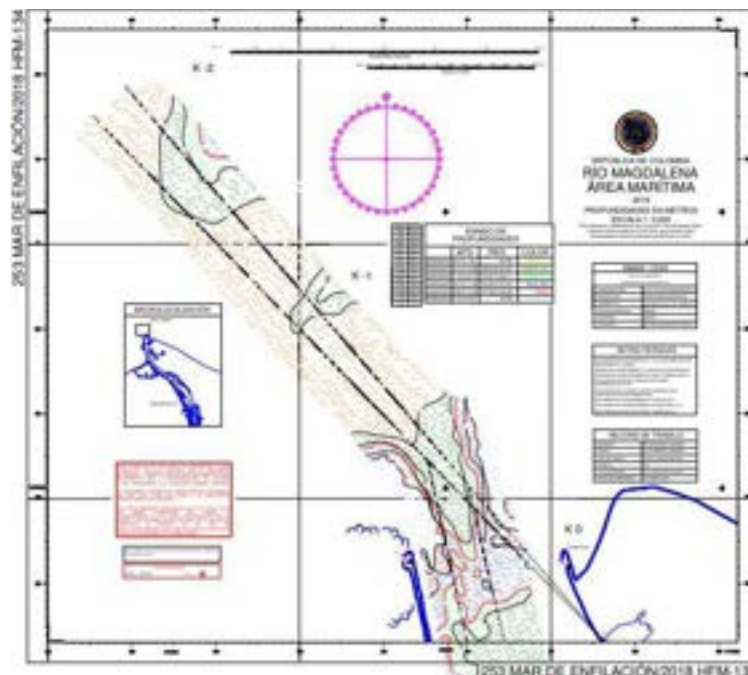
ARTÍCULO VEINTITRES. _ ACCESOS MARÍTIMOS Y/O FLUVIALES CON VOCACIÓN MARÍTIMA

23.1 ACCESO MARÍTIMO

El acceso marítimo se hace desde el Mar Caribe, ingresando por la desembocadura del Río Magdalena en Bocas de Ceniza y recorriendo una distancia aproximada de 18 kilómetros río arriba, a través del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla cuya localización está definida en la carta náutica COL-253 expedida por la Autoridad Marítima-DIMAR. La recalada de buques al Puerto de Barranquilla inicia 12 millas antes de llegar la nave al sitio de embarque del piloto práctico. En este punto debe reportarse con la estación de control marítimo (CTM) canal 16 para recibir las instrucciones pertinentes reportando claramente su SECURITY LEVEL; también confirmará su ETA a la estación de pilotos a través del canal 13; luego, cuando se encuentre a TRES (3) millas se reportará nuevamente con CTM para recibir autorización de aproximación al área de embarco del piloto práctico.

El Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla es artificial, protegido por dos tajamares y un dique de contracción, el cual disminuye el ancho en Bocas de Ceniza a 540 metros; tiene una longitud de 22 Km, profundidades que van en promedio de hasta 10,2 metros y un ancho mínimo para maniobrar de 150 metros. Las siguientes son las principales características:

- Velocidad máxima promedio de la corriente en el canal: 2.3 m/seg.
- Variación máxima de marea: 0.60 metros
- Caudal máximo en 50 años: 14.000 m³/seg.
- Caudal mínimo en 50 años: 2.000 m³/seg.
- Variación máxima de calado por efecto de cambio de agua salada a dulce: 1 pie.



Para el tránsito por el canal se recomienda utilizar la carta náutica COL-253. Una vez efectuada la recalada siguiendo lo indicado, se inicia la navegación en el canal, siguiendo los rumbos y enfilaciones recomendadas en dicha carta, teniendo presente que por los cambios frecuentes de la batimetría e identificados estos en la misma carta (numeral 23.6), no se debe considerar tal derrota como permanente.

La máxima velocidad permitida en el canal es de 12 nudos, debiéndose disminuir a 6 nudos, frente a los muelles o a las embarcaciones.

Los datos suministrados aquí deben ser validados con el mensaje de seguridad vigente emitido por la Capitanía del Puerto de Barranquilla.

23.2 ACCESO FLUVIAL

Al Terminal portuario se puede acceder por vía fluvial a través del Río Magdalena desde diferentes terminales portuarios localizados sobre su ribera así:

ORIGEN	DISTANCIA (Km)
Puerto Salgar	939
Puerto Berrio	782
Barrancabermeja	677
Gamarra	497
La Gloria	460
El Banco	403
Magangué	253

23.3 CANAL DE ACCESO A LA INSTALACIÓN PORTUARIA

El área de acceso al terminal portuario corresponde al canal navegable del Río Magdalena, que presenta profundidades que oscilan entre los 13,0 y 16,0 metros frente al terminal portuario. Desde allí, las embarcaciones continúan su tránsito por la zona de maniobras del concesionario, con una profundidad promedio de 14,0 metros, hasta completar la aproximación en la línea de atraque, la cual posee una profundidad media de 12,0 metros. El fondo fluvio-marino en estas áreas está compuesto por arenas y lodos. El concesionario realiza levantamientos batimétricos periódicos en las zonas de aproximación, maniobra y atraque a los cinco (5) muelles del Terminal con el fin de asegurar y verificar su capacidad operativa. Cabe destacar que el canal privado, hace uso del canal público del Puerto de Barranquilla.

23.4. _ UKC (UNDER KEEL CLEARENCE) Y CALADO OPERACIONAL

De acuerdo con la resolución 0578 de 2015 emitida por parte de DIMAR, la cual determina el margen de seguridad para la navegación y las maniobras en el área marítima y fluvial de practica de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla establece:

- a) Los registros históricos y las prácticas operacionales adoptadas de manera consensuada en la Capitanía de Puerto de Barranquilla demuestran que desde el año 2004 se adoptó un UKC o distancia libre bajo la quilla equivalente al 10% de la profundidad mínima en el sector MUZ-X6, por ser el más crítico de todo el canal por sus características particulares. Este margen de seguridad ha permitido un normal y exitoso desarrollo de todas las operaciones de navegación y maniobra en el canal de navegación público de acceso al puerto. Sin embargo, se establece que el canal de acceso se divide en los siguientes sectores:
- **Sector exterior del canal:** El comprendido entre el punto de embarque del piloto práctico en el mar y el kilómetro 2 del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, identificado dentro del plano batimétrico oficial MUZ-X6.
 - **Sector interior del canal:** El comprendido desde el kilómetro 2 del canal de navegación hasta el sitio de finalización de la maniobra del buque.
- b) Adicionalmente a los sectores, encontramos las variaciones en las profundidades dependientes la estación climática que se presente durante al año.
- **Estación seca:** Periodo meteorológico que generalmente se presenta en los meses de diciembre, enero, febrero, marzo, abril, julio y agosto que se caracteriza por baja velocidad de la corriente del Río Magdalena, fuertes vientos y fuerte oleaje en el sector exterior del canal. En la estación seca se establece un margen de seguridad del 17% del calado del buque en el sector exterior del canal y del 10% del calado en el sector interior.
 - **Estación húmeda:** Periodo meteorológico que generalmente se presenta en los meses de mayo, junio, septiembre, octubre y noviembre, el cual se caracteriza por fuerte corriente del Río Magdalena, baja intensidad del viento y baja altura de las olas en el sector exterior del canal. En la estación húmeda se establece un margen de seguridad del 15% del calado del buque en el sector exterior del canal y del 12% del calado en el sector interior.

El calado operacional en el canal de aproximación y en las diferentes posiciones de atraque del terminal, oscilan entre los 9 metros y 14 metros y se determina para la instalación portuaria un UKC de 0.50 metros. Bajo este parámetro y el del calado del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla deben establecerse las motonaves que arriban o zarpe de la instalación portuaria.

23.5 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Las ayudas a la navegación instaladas en el área de aproximación al Terminal sobre el Río Magdalena están representadas por el sistema de boyas de señalización del canal navegable bajo responsabilidad de DIMAR. El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación del Río Magdalena, COL 253 y su mantenimiento y operación es responsabilidad de la Dirección General Marítima.

Para las operaciones de atraque y maniobras en el muelle marginal de la instalación portuaria se utiliza la señalización establecida por la Autoridad Marítima, en el Río Magdalena, en el área de aproximación y en las áreas de fondeo.

El servicio de faros y boyas en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima.

El concesionario no requiere señalización propia para sus operaciones en el área de maniobras, se apoya en la señalización existente, establecida por DIMAR.

23.6. _PELIGROS EN LA NAVEGACIÓN

Los peligros a la navegación en el área del canal navegable del Río Magdalena, se encuentran identificados y registrados en las cartas de navegación del área (COL253), levantadas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.

El concesionario informará a la Superintendencia de Transporte, a CORMAGDALENA, a la Dirección General Marítima, y a la autoridad ambiental según las competencias, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso, muelle o Terminal que se opera, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación; juntamente con dichas entidades se coordinarán los correctivos del caso.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen la obligación de informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Transporte, a CORMAGDALENA y a la Dirección General Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro. Si el armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio, la autoridad portuaria, puede contratar la señalización y el retiro, siendo asumidos los costos por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

El operador portuario asignado por el concesionario tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia de Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima, efectuarán el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 1501, numeral 10, del Código de Comercio Colombiano, el Capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen la obligación de presentar copia del acta de protesta ante la Capitanía de Puerto de Barranquilla, indicando la posición geográfica exacta de la ocurrencia del siniestro.

23.7 PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN DE BATIMETRÍAS SEGÚN EL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA

De conformidad con las obligaciones contractuales pactadas en la cláusula 16.28 del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, el Concesionario se obliga a efectuar las obras de mantenimiento de las zonas de maniobra comprendida dentro de la zona de uso público entregada en concesión, en tal sentido el concesionario tiene la obligación de mantener la profundidad en su canal de aproximación, áreas de maniobras y sitios de amarre o atraque de conformidad a lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007 y sus otros si modificatorios; igualmente informará a la Superintendencia de Transporte, a CORMAGDALENA, a la Dirección General Marítima y a los usuarios del Terminal, el calado operacional en el canal de aproximación, en áreas de maniobras 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.

El concesionario realizará periódicamente actividades de mantenimiento del muelle que incluyen limpieza, pintura del borde, las bitas, cornamusas y su respectiva numeración. Así mismo, estudios batimétricos quincenales con un empresa certificada y avalada por la DIMAR donde mediante planos se muestre la profundidad de la zona de aproximación y posiciones de atraque en el muelle.

En el área fluvial correspondiente al terminal donde se presenten cambios de profundidad de acuerdo con los estudios periódicos que se realizan, el concesionario le informara y enviara los resultados a la compañía de Pilotos del Puerto y a la Autoridad Marítima.

Cuando se ejecuten con la debida autorización de CORMAGDALENA y la Superintendencia de Transporte, obras que modifiquen las instalaciones del muelle, su configuración, profundidad, capacidad y características, se actualizarán los datos que aparecen en el registro de CORMAGDALENA y de la Superintendencia de Transportes y se enviará a dicha entidad, así como a la Dirección General Marítima, un plano actualizado.

ARTÍCULO VEINTICUATRO. _ AREAS DE FONDEO Y MANIOBRAS

24.1 AREAS DE FONDEO

Las áreas de fondeo se encuentran establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, en las cartas de navegación correspondientes al Río Magdalena, carta náutica 253; de la misma manera, en estas publicaciones la Autoridad Marítima ha definido zonas restringidas y definirá otras cuando las condiciones del Río Magdalena lo requieran.

La Autoridad Marítima ha demarcado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

Áreas de fondeo establecidas bajo la RESOLUCIÓN NÚMERO (0043- 2022) MD-DIMAR-SUBDEMAR-GINSEM-ASEM 24 DE ENERO DE 2022

Área de fondeo CP03 – ALFA Cuarentena		
PUNTO	LATITUD N	LONGITUD W
A	11° 03' 19"	74° 57' 55"
B	11° 03' 19"	74° 58' 47"
C	11° 04' 06"	74° 58' 47"
D	11° 04' 06"	74° 57' 55"
Área de fondeo CP03 – BRAVO Yates		
PUNTO	LATITUD N	LONGITUD W
A	11° 03' 50"	74° 52' 30"
B	11° 03' 50"	74° 52' 06"
C	11° 04' 00"	74° 52' 06"
D	11° 04' 00"	74° 52' 30"
Área de fondeo CP03 – CHARLIE		
PUNTO	LATITUD N	LONGITUD W
A	11° 06' 30"	74° 57' 00"
B	11° 06' 30"	74° 54' 00"
C	11° 05' 30"	74° 54' 00"
D	11° 05' 30"	74° 57' 00"
Área de fondeo CP03 – DELTA		
PUNTO	LATITUD N	LONGITUD W
A	11° 03' 03"	74° 49' 50"
B	11° 03' 07"	74° 49' 45"
C	11° 02' 52"	74° 49' 25,5"
D	11° 02' 44"	74° 49' 12"
E	11° 02' 36,7"	74° 49' 04,7"
F	11° 02' 35"	74° 49' 06"
G	11° 02' 40"	74° 49' 13,5"
Área de fondeo CP03 – ECHO		
PUNTO	LATITUD N	LONGITUD W
A	11° 4,900'	74° 57,024'
B	11° 4,901'	74° 54,964'
C	11° 4,205'	74° 54,968'
D	11° 4,208'	74° 57,024'
Área de fondeo CP03 – FOXTROT		
PUNTO	LATITUD N	LONGITUD W
A	10° 55,937'	75° 4,186'
B	10° 54,932'	75° 4,186'
C	10° 54,932'	75° 5,284'
D	10° 55,937'	75° 5,284'

24.2 PROHIBICIÓN DE FONDEO

De conformidad a lo establecido en la normatividad marítima, y sin perjuicio de las disposiciones establecidas por la Autoridad Marítima para cada caso en particular:

- Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas.
- El uso del ancla en las zonas de maniobra sólo es permitido en casos de emergencia o durante una maniobra de atraque o zarpe, para facilitar la ejecución de esta.
- Ninguna nave puede utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes.

d) Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- Los canales navegables de aproximación a los diferentes Terminales.
- Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle, usado por otras embarcaciones.
- Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

La instalación portuaria no está autorizada para realizar operaciones en fondeo.

24.3 DÁRSENA DE MANIOBRAS

Para acceder al terminal portuario se utiliza el área de maniobra de reviro de la Dársena denominada: “Paraíso” la cual se encuentra ubicada en las proximidades entre el kilómetro 23 - 24 localizada dentro de las siguientes coordenadas, expresadas en el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS84):

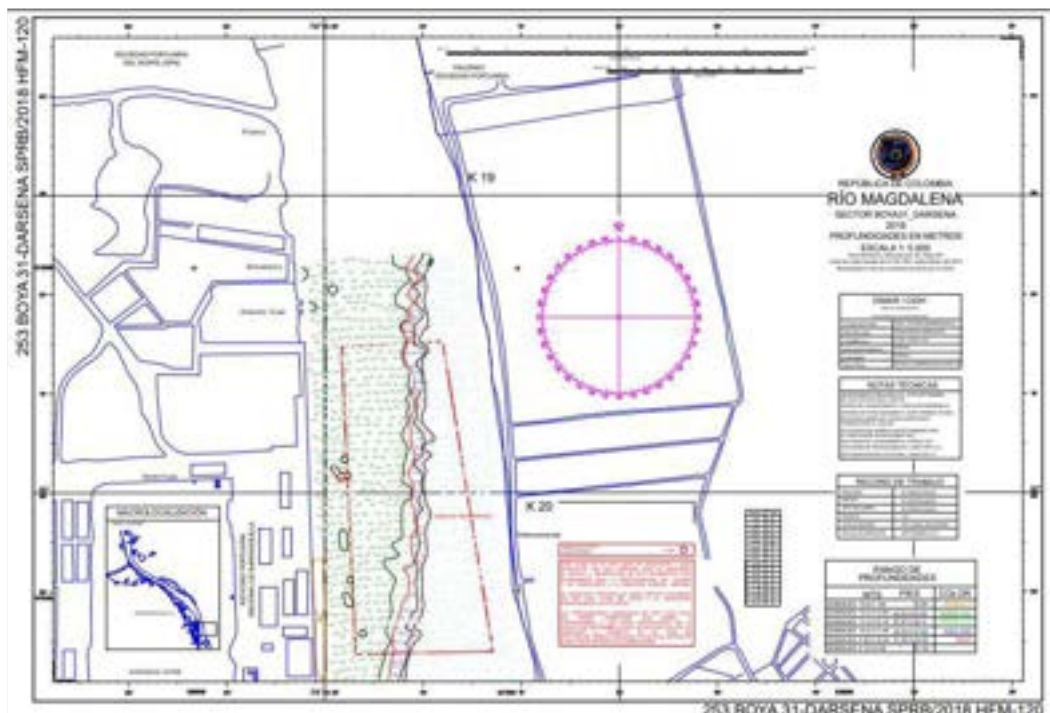
PUNTO 1: Latitud 10°58’14.7” N Longitud 074°45’28.3” W

PUNTO 2: Latitud 10°58’15.3” N Longitud 074°45’18.0” W

PUNTO 3: Latitud 10°57’43.7” N Longitud 074°45’26.9” W

PUNTO 4: Latitud 10°07’44.0” N Longitud 074°45’12.9” W

El área de maniobras está delimitada por el canal del Río Magdalena; que varía conforme las condiciones hidrográficas presentes a lo largo del tiempo, con ancho y profundidad promedio de 250 metros y de 10,2 metros respectivamente.



Ninguna boya privada de señalización o amarre podrá ser colocada en el área de maniobra del Terminal, excepto con el permiso de la Autoridad Marítima y según las condiciones, que la misma autoridad establezca. El concesionario no tiene boyas de señalización ni de amarre en el área de maniobras del Terminal.

24.4 ZONA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE

La zona de atraque y desatraque se localiza dentro del área concesionada en agua, descrita en el Artículo 18.1 de este reglamento. Las profundidades controladas por concesionario en el área de atraque/desatraque serán de promedio entre 10 y 12 metros.

La profundidad del área de atraque/desatraque y de la zona de maniobras es la misma definida para el Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla y debe cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 23.4 de este reglamento en relación con el UKC y el Calado Operacional.

ARTÍCULO VEINTICINCO. _ ACCESOS TERRESTRES

Al terminal portuario se puede acceder por vía:

- a) Terrestre:** Desde las principales ciudades capitales de Colombia hasta el Corregimiento de Palermo, Municipio de Sitio Nuevo, Departamento del Magdalena, hasta llegar a la instalación portuaria. Las distancias y rutas terrestres disponibles para el acceso vehicular son las siguientes:

DESDE	DISTANCIA (Km)	ruta (s)
Cali	1262	25-90
Bogotá	974	62-45-90
Bucaramanga	556	45A -45-90
Medellín	687	25-90
Cartagena	120	90-90A
Santa Marta	120	90
Rioacha	270	90
Valledupar	302	80-45-90
Montería	355	25-90
Barranquilla	17	90

A partir de la Ruta 90 se accede por vía sin pavimentar conformada por un terraplén de circulación de vehículos paralelo al río, acabado en afirmado tipo sub-base Invias, para una velocidad de operación de 40 kph en el corredor portuario. Las velocidades permitidas para el tráfico vehicular dentro de la instalación portuaria son de 20 kph dentro del terminal y 10 kph en muelle. Una vez se ingresa a la instalación portuaria, las vías internas están diseñadas para el tráfico de vehículos pesados las cuales estarán claramente delimitadas, a través de las cuales se desplazarán y accederán tanto los equipos portuarios como vehículos que transporten cargamento desde o hacia el Terminal portuario de acuerdo con los requerimientos de accesos a las diferentes áreas que conforman el Terminal.

Adicionalmente, conforme obligaciones contractuales pactadas en la cláusula séptima del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007 las obras de urbanismo incluyen la construcción de una carretera principal de acceso de doble vía, con dos calzadas con especificaciones para tráfico pesado y una vía externa que bordeará la zona portuaria, la cual reemplazará la servidumbre de paso hacia predios ubicados hacia el norte y conectará con la vía doble calzada existente. Esta servidumbre de paso no hace parte del área adyacente.

- b) Férrea:** El Terminal Portuario no tiene conexión con el corredor férreo colombiano.
- c) Peatonal:** El Terminal cuenta con la señalización adecuada para las vías peatonales y de vehículos, las cuales cumplen con las normas de tránsito y seguridad, y deben ser acatadas por todos los que ingresen a las instalaciones portuarias. La siguiente imagen muestra la descripción general del terminal:



CAPÍTULO V

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y A LA CARGA

ARTÍCULO VEINTISEIS. _ SERVICIOS OFRECIDOS

Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios del puerto, no obstante, la utilización de los servicios de practicaaje, remolque portuario, amarre y desamarre de naves o artefactos navales, deberán ser determinados por la Autoridad Marítima y se prestarán bajo régimen de libre competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practicaaje. Los servicios que se prestan en la Terminal portuaria permitirán:

1. La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad.
2. El desarrollo de la planificación portuaria.
3. El comportamiento competitivo de los operadores portuarios del servicio.
4. La protección de los usuarios.
5. La libre concurrencia en la prestación de servicios básicos.

Dentro de los servicios ofrecidos y descritos más adelante están: muellaje, servicios portuarios de cargue y descargue de motonaves, cargue y descargue de camiones con carga que ingresa y sale del terminal, servicios de almacenamiento de carga en patios y bodegas, movilización de carga interna (porteo), inspección y aforo de contenedores, vaciado y llenado de contenedores, servicio de bascula, actuaciones generales a la carga, servicio de equipos de izaje de carga.

27.1 SERVICIOS A LA NAVE

27.1.1 CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE TIPO

De acuerdo con lo establecido por la norma PIANC y por la configuración de la estructura de los muelles de la instalación portuaria, los buques tipos son:

TIPO	PRODUCTO	DWT	DESPLAZAMIENTO	ESLORA	ESLORA PP	MANGA	CALADO
GENERAL CARGO SHIP	ACERO, TUBERIA, CARGA GENERAL, PROYECTOS	30.000	41.600	193	183	28	12
BULK CARRIER	GRANELES LIMPIO, GRANEL INDUSTRIAL, COQUE	50.000	61.100	209	200	32	12
CONTAINERSHIP	CONTENEDORES	25.000	36.100	203	191	29	11
OIL TANKER	DIESEL, METHANOL, FULL OILS	30.000	40.800	190	173	29	11

27.1.2 SERVICIO DE PRACTICAJE O PILOTAJE

El concesionario no presta el servicio de practicaaje. El número mínimo y máximo de prestadores de servicio en la zona portuaria donde se encuentra ubicado el Terminal portuario, así como los demás servicios náuticos, deberán ser determinados por la Autoridad Marítima y se deberán prestar bajo régimen de libre competencia, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaaje.

El servicio de practicaaje comprende el asesoramiento a los Capitanes en la conducción de las naves para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida, abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria.

El Piloto Práctico asignado permanecerá a bordo del Buque desde el momento de subir a éste para coordinar la Operación de atraque y regresa para la operación de zarpe del Terminal. En caso de que un buque cargado regrese al área de fondeo por cualquier eventualidad, el Piloto Práctico tendrá necesariamente que hacer el fondeo y podrá desembarcar hasta que se defina la siguiente maniobra.

El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaje debidamente autorizada por la DIMAR y estar debidamente inscrita y registrada como Operador Portuario ante la Superintendencia de Transporte.

La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del capitán, o del piloto práctico, de un miembro de la tripulación o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio, del Decreto 1597 de 1988 y demás disposiciones concordantes.

Condiciones para la prestación del servicio de practicaje

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

- Toda nave de bandera extranjera con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B), superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un Piloto Práctico para la entrada y salida del terminal, para el remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento en el área fluvial de influencia.
- Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee realizar cualquier maniobra o movimiento dentro de la zona portuaria.
- El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaje debidamente autorizada por la DIMAR, y debe contar con categoría y licencia correspondiente al tonelaje y características de la nave a maniobrar.
- La contratación del servicio de practicaje solo será responsabilidad del Agente Marítimo; la coordinación y supervisión de estos servicios en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal, estará a cargo del concesionario.
- El Piloto Práctico designado para estas maniobras, abordará la nave en 1.5 millas al Noroeste de Bocas de Ceniza o Latitud 11° 07' 00" Norte, Longitud 074° 52' 30" Oeste. Siendo responsabilidad del Capitán del Buque proporcionar las facilidades para abordar, acordes con las normas internacionales. El Agente Marítimo mediante solicitud especial puede pedir que el servicio sea prestado desde o hasta la Boya de Mar.
- La asesoría del Piloto Practico no exime a los capitanes de las naves, de su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Practico a bordo, como Asesor del Capitán, quien puede aceptar o no las recomendaciones del Piloto Practico.
- En los casos en que existe limitación para los servicios de practicaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad, o cualquier otra circunstancia, Control de Tráfico Marítimo y Fluvial, determinaran la hora de prestación del servicio.
- El concesionario establecerá los montos de las garantías de cumplimiento e indemnización que deben suscribir las empresas prestadoras del servicio, a fin de garantizar la prestación de este de una manera segura y eficiente, así como la indemnización a terceros por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto. Dicha garantía deberá constituirse a favor de quienes de quienes contraten sus servicios, la Nación-Superintendencia de Transporte, el concesionario y terceros en general.

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

Prioridad para la prestación del servicio de Practicaje

El concesionario, mediante el Departamento de Operaciones coordina con la Agencia Marítima la prioridad para la prestación del servicio de Piloto Practico, para las motonaves usuarias del terminal, teniendo en cuenta los tipos de buque que pueden arribar, de acuerdo con las limitaciones del área de atraque, se dará prioridad a las motonaves en arribada forzada. A excepción de lo anterior, por ser este un terminal especializado, se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.

Excepciones al uso de Piloto Practico

Conforme con lo ordenado en el Artículo No. 4 de la ley 658 de 2001, reglamentada por el Decreto 1466 de 2004, la actividad marítima y fluvial de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional e internacional de las de doscientos (200) TRB. El único caso de excepción aplica cuando el Capitán de un buque de bandera colombiana de arqueología igual o superior a doscientas (200) T.R.B. y hasta mil (1000) T.R.B., a través de la empresa marítima o de su armador, podrá obtener el permiso especial para entrada y salida del puerto sin piloto practico bajo su responsabilidad, de acuerdo con el permiso de operación que expida la Autoridad Marítima Nacional a dicha empresa, siempre y cuando el Capitán o Patrón, haya entrado a puerto mínimo dos (2) veces con piloto practico.

27.1.3 SERVICIO DE REMOLCADOR

El servicio de remolcador no es suministrado directamente por el concesionario, sino gestionado y coordinado por las agencias marítimas que representan las motonaves que se reciben en el terminal. El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área fluvial del terminal estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Dirección General Marítima, para las operaciones de recalada y amarre del buque en la terminal Portuaria.

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

El número de remolcadores dependerá de la operación que se vaya a realizar. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con Resolución Dimar 0849-2019 del 16 de septiembre de 2019, el número de remolcadores de asistencia podrá ser aumentada a criterio del Capitán de la Nave, con la asesoría y asistencia del Piloto Práctico, con base en las características del Buque, condiciones meteorológicas y oceanográficas, así como en el área y puerto de maniobra. Los costos de la decisión de aumentar el número de remolcadores serán asumidos por el Armador de conformidad con las resoluciones Dimar 0849-2019 del 16 de septiembre de 2019.

Condiciones para la prestación del servicio de Remolcador

Sin perjuicio de aquellas establecidas por la Autoridad Marítima, para la prestación del servicio se tendrán en cuenta las siguientes:

- El servicio de remolcador será prestado por Operadores Portuarios inscritos y registrados ante la Superintendencia de Transporte.
- El servicio de remolcador será contratado por el Agente Marítimo, previo el lleno de los requisitos exigidos para la inscripción ante la Terminal descritos en el presente Reglamento.
- El equipo utilizado para prestar el servicio de remolcador debe tener certificado de clasificación vigente debidamente homologado, expedido por casa clasificadora legalmente autorizada, además de los permisos expedidos por la Autoridad Marítima.
- Toda nave de registro bruto superior a dos mil (2000) toneladas, está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2000) toneladas de registro bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el Capitán y/o el Piloto Practico lo considere necesario.
- El armador, Operador o Capitán del remolcador, son responsables por los daños que se causen por su culpa, negligencia o mal funcionamiento del remolcador.
- El concesionario exigirá a los prestadores del servicio de remolcador, además, la constitución de garantías que permitan la indemnización por daños a las instalaciones y/o terceros, los cuales serán definidos de conformidad con el Código de Comercio.
- El agente marítimo tomara las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que representan.
- En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolque no se presente para la realización de éste, el agente marítimo coordina la asignación de otro Operador que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que se puedan derivar contra el Operador que no se presentó.
- La Autoridad Marítima dentro del ejercicio de sus funciones podrá requerir a una nave dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario.
- En situación de emergencia, la Autoridad Marítima teniendo en cuenta las condiciones de seguridad en la navegación, y para prevenir daños ambientales entre otros, podrá ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.
- Los remolcadores que prestan servicios en el Terminal portuario deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizados por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo, deben contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.
- Los remolcadores dentro del terminal y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes, respetar las reglas de camino y aplicar el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), o (COLREGs) por sus siglas en inglés.
- Los remolcadores deberán contar con el bollard pull o cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características meteorológicas, corrientes, vientos, mareas y profundidad de cada una de las zonas portuarias del país que determine la Autoridad Marítima.

27.1.4 SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES

Las motonaves atracadas en el terminal con su capitán, tripulación y la asesoría del Piloto Practico, son responsables del amarre de esta en el sitio que indique el concesionario. Actualmente el servicio

de amarradores es solicitado directamente con la agencia marítima a una empresa certificada y avalada por la DIMAR para prestar este servicio.

El concesionario autoriza el ingreso del personal de amarradores teniendo en cuenta su programación de atraque en muelle. Las empresas que presten servicio de amarre deben contar con licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima.

27.1.5 SERVICIO DE MUELLEJE

El servicio de muelleje consiste en facilitar una posición de atraque en el muelle del terminal portuario destinado para la atención de naves de carga, embarcaciones menores, remolcadores y artefactos navales de cualquier índole. Este servicio debe ser solicitado por la agencia marítima que representa la embarcación y debe ser aprobado por el equipo de operaciones del concesionario quienes confirman la posición exacta donde debe ubicarse y la fecha/hora. El precio por este servicio se denomina: “Tarifa de Uso de Muelle” y se encuentra regulada por la Superintendencia de Transporte.

27.1.6 SERVICIO DE APERTURA DE ESCOTILLAS

La apertura de escotillas es realizada generalmente por la tripulación de las motonaves, quienes, en sus actividades de preparación y entrega de la carga al terminal, realizan la entrega de las grúas y bodegas previo al inicio de las operaciones.

27.1.7 SERVICIO DE ACONDICIONAMIENTO DE GRÚAS, PLUMAS Y APAREJOS

El acondicionamiento de las grúas y los aparejos es realizado por el operador portuario del concesionario como parte del servicio de descargue que presta a sus clientes. Este paso corresponde a los momentos previos de preparación para el inicio de las operaciones.

27.1.8 SERVICIO DE REPARACIONES MENORES

Toda reparación menor que se realice a las motonaves debe ser coordinada directamente por la agencia marítima que representa la motonave. Para su ejecución la agencia marítima debe solicitar aprobación del terminal, mediante una solicitud escrita, formal donde se describa el procedimiento y además se evidencie que la DIMAR conoce y autoriza los trabajos a realizar.

Se encuentran prohibidas aquellas reparaciones que puedan atentar contra la infraestructura y el personal en la instalación portuaria, así como en el desarrollo normal de las operaciones marítimas y terrestres. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario. En el caso que este servicio sea solicitado después de la programación de la motonave, la agencia marítima deberá enviar vía correo electrónico soportado con la autorización por parte de capitania de puertos.

27.1.9 SERVICIO DE APROVISIONAMIENTO Y USERÍA

El servicio de aprovisionamiento y usería es coordinado directamente por la agencia marítima que representa la motonave, quien contrata una empresa operador portuario debidamente certificado. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización del concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar. En el caso que la entrega de provisiones o los servicios solicitados para la motonave interfieran con la operación, será Operaciones el encargado de notificarle el momento oportuno a la agencia marítima para la prestación de estos servicios. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

La entrega de provisiones para las operaciones de líquidos deberá realizarse antes o después de finalizada la operación. No se prestarán servicios de aprovisionamientos durante la operación, en el caso de presentarse debe ser autorizada únicamente por el concesionario.

27.1.10 SERVICIO DE RECIBO O SUMINISTRO DE LASTRE

En la instalación portuaria no se realiza descarga de aguas de lastre a las motonaves atracadas en los muelles. De igual forma no se suministra agua para procesos de lastrado. En el caso que una nave o artefacto naval requiera servicio de recibo o suministro de lastre, debe adoptar lo estipulado en la resolución de la DIMAR N° 477 2012. (Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas).

27.1.11 SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Este servicio no es prestado directamente por el concesionario. El servicio de suministro de combustible es coordinado directamente por la agencia marítima que representa la motonave, quien contrata una empresa operador portuario. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización del concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar, de forma que no afecte la operación. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

Los Capitanes de las naves, cuando entreguen y/o reciban combustible, se someterán a lo establecido en los protocolos pertinentes con el propósito de prevenir derrames. En caso de derrame se deberá comunicar de inmediato al concesionario, a la Autoridad Marítima y a la Autoridad Ambiental según sus competencias. La prestación de este servicio debe regularse de acuerdo con lo establecido en la resolución N° 0510 de 2020 establecida por Dimar.

27.1.12 SERVICIOS DE LANCHAS

Los servicios de lancha que requieran las motonaves son coordinados directamente por la agencia marítima que los representa. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima

en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

El concesionario puede facilitar el directamente el servicio de lancha, servicio que debe ser solicitado por la agencia marítima ante el comercial asignado de la carga.

27.1.13 SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS LÍQUIDOS Y VERTIMIENTOS

El concesionario no presta directamente el servicio de recepción de residuos (líquidos y sólidos) provenientes de los buques. Este servicio es coordinado directamente por la agencia marítima que representa la motonave, quien contrata una empresa operador portuario debidamente certificado autorizado y constituido para que realice el retiro y disposición correspondiente. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización al concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar, de forma que no afecte el transcurso normal de la operación. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario. Dichos Operadores Portuarios deben utilizar los formatos MARPOL normalizados establecidos por OMI para el manejo y recepción de estos residuos. Las empresas que presten servicio de recepción de residuos a motonaves deben contar con licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima. Una vez prestado el servicio, la agencia deberá suministrar al concesionario el Certificado Disposición de Residuos.

27.1.14 SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS

El servicio de recepción de desechos sólidos se maneja de la misma forma que los desechos líquidos indicado en el numeral anterior.

27.1.15 SERVICIO DE VIGILANCIA

El esquema de vigilancia del terminal cubre además el control de acceso de la motonave al muelle y sus respectivas operaciones en tierra. El concesionario instala en las motonaves de manera voluntaria un guarda a bordo, se realizan inspecciones caninas, Body Cam, sobrevuelos en Dron, se realizan rondas a toda la línea de muelle con la lancha de seguridad del concesionario; se instala según disponibilidad el dispositivo de cámaras portátiles, controla la salida e ingreso del personal de la tripulación mientras se encuentre atracado en el muelle y previa autorización y coordinación de la agencia marítima que los representa.

27.1.16 SERVICIO DE INSPECCIÓN

Inspección de las operaciones portuarias: Las autoridades en el ámbito de sus competencias tienen la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias o a las naves con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con la operación portuaria, marítima y/o con este reglamento. El concesionario facilitará la realización de dichas inspecciones en cualquier momento.

Inspección del equipo de operación portuaria: El Concesionario tiene la obligación de mantener los equipos y sistemas de cargue en óptimas condiciones de seguridad operacional y de seguridad

marítima. El Concesionario interviene y controla las actividades y operaciones marítimas y portuarias en su línea de atraque, al menos una vez al año o cuando lo disponga la Superintendencia de Transporte o por requerimiento propio de Seguridad Industrial.

Los equipos que como resultado de las inspecciones no reúnan las condiciones técnicas de buen estado, seguridad y funcionamiento mecánico y que propendan a elevar el nivel de riesgos operacionales, tanto al terminal portuario, al personal, como a las naves y embarcaciones de apoyo logístico o a terceros, no podrán permanecer en la instalación portuaria.

Inspección a la carga: La Instalación portuaria ofrece el servicio de inspección a la carga. Este servicio consiste en la verificación de conformidad con las condiciones contractuales para la atestación y descripción del estado de conformidad del embarque. Puede ser ofrecido directamente por el Concesionario o por Operadores portuarios debidamente habilitados para ello.

27.1.17 SERVICIO DE EMERGENCIA

El Concesionario ofrece a los usuarios de la instalación portuaria los procedimientos y protocolos para atender emergencias y contingencias, los cuales se encuentran contenidos en el Artículo 35 de este reglamento.

27.1.18 SERVICIOS PÚBLICOS

Todo servicio público que requiera la motonave es coordinado directamente por la agencia marítima que representa la motonave, quien contrata una empresa operador portuario debidamente certificado. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización al concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar, de forma que no afecte el transcurso normal de la operación. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

Suministro de agua potable

El suministro de agua potable es coordinado directamente por la agencia marítima que representa la motonave, quien contrata una empresa operador portuario debidamente certificado. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización al concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar, de forma que no afecte el transcurso normal de la operación. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

Electricidad

El servicio de electricidad a motonaves es coordinado directamente por la agencia marítima que la representa, quien contrata una empresa operador portuario debidamente certificado. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización al concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar, de forma que no afecte el transcurso normal de la operación. El concesionario podrá ofrecer el servicio de energía eléctrica a los clientes que lo requieren dentro del terminal (en tierra), en la cual se dispone de un punto eléctrico para su

conexión y el cliente dispondrá de extensiones y tablero con medidor de energía para el suministro de esta. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

27.1.19 SERVICIO DE FUMIGACIÓN

La realización de fumigaciones en la motonave es coordinada directamente por la agencia marítima que representa la motonave, quien contrata una empresa operador portuario debidamente certificado. Para su ingreso al terminal la agencia marítima debe solicitar la respectiva autorización al concesionario e informar en qué momento de la estadía de la motonave se va a realizar, de forma que no afecte el transcurso normal de la operación. Esta solicitud también debe quedar establecida por la agencia marítima en el formato de programación de la motonave que se diligencia durante la reunión de programación que realiza el concesionario.

27.1.20 SERVICIO DE ALQUILER DE EQUIPOS Y APAREJOS

El concesionario solo suministra los equipos y aparejos necesarios para las operaciones de izaje de carga que viene declarada para su recibo en el terminal, esto hace parte del servicio de descargue que se presta a los clientes.

27.1.21 SERVICIO DE DESGUACE DE NAVES

El desguace de naves y el control de este, requiere permiso expreso escrito de la Autoridad Marítima. De acuerdo con las características especiales de la actividad del Terminal portuario, el concesionario no realiza actividades de desguace en el Terminal.

26.2 SERVICIOS A LOS PASAJEROS

26.2.1 EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS

El concesionario no presta servicios relacionados a embarque y desembarque de pasajeros.

26.2.2 CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJES Y VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE PASAJE

El concesionario no presta servicios relacionados con cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje. En el caso que se requiera alguno de estos servicios después de realizada la reunión preoperativa de la motonave, la agencia marítima debe hacer la solicitud formal por medio de un correo electrónico notificando al personal del concesionario.

26.3 SERVICIOS A LA CARGA

26.3.1 MANIPULACIÓN Y TRANSPORTE DE MERCANCÍA

El concesionario no presta servicios de manipulación y transporte de mercancías a nivel marítimo y terrestre, que se realicen fuera de sus instalaciones portuarias.

El concesionario solicita a cada uno de sus operadores los certificados de los equipos por una casa clasificadora, los cuales deben cumplir con los requerimientos del HSEQ, para evitar riesgos de accidente, daños a la carga o a la infraestructura portuaria.

26.3.2 DESCARGUE/ CARGUE/TRANSBORDO

Descargue Marítimo de Mercancías: Desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa, elevación y salida de bodega de la nave, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial. La carga queda libre de aparejo.

Cargue Marítimo de Mercancías: La carga sobre el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial recibe aparejo, se eleva verticalmente, traslado sobre cubierta, se baja al piso de la bodega de la nave, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del Capitán.

Re-estiba abordó: Comienza cuando la carga a bordo de la nave es enganchada por la grúa con el uso de aparejos y es trasladada a otro sitio de la misma nave. Termina cuando la carga queda libre de aparejos.

26.3.3 USERÍA/ESTIBA/DESESTIBA

El servicio de usería no se presta directamente por el Concesionario; este servicio es prestado por intermedio de la agencia marítima hacia la motonave.

El servicio de estiba y desestiba de las motonaves es un servicio tercerizado por medio del servicio de operadores portuario y su alcance se explica en numeral 26.3.2.

26.3.4 CLASIFICACIÓN Y TOMA DE MUESTRAS

Como un servicio adicional a la carga, el concesionario presta el servicio de toma de muestras a aquellos clientes que lo requieran mediante el diligenciamiento de una Orden de Servicio. Para esta solicitud deben especificar que carga corresponde, referencias, cantidades y dirigirse al punto de almacenamiento para realizar la correspondiente operación. Todo lo anterior acompañado por un representante de Operaciones.

26.3.5 RECONOCIMIENTO E INSPECCIÓN DE MERCANCÍAS

El concesionario presta el servicio de reconocimiento e inspección de mercancías a aquellos clientes que lo requieran para sus trámites de desaduanamiento u otros procesos internos. Para esto es necesario el diligenciamiento de una Orden de Servicio ante el área de documentación, especificando a qué carga corresponde, referencias, cantidades y programar la hora de atención. Comprende todos los servicios prestados en función de la carga durante su periodo de almacenamiento en el Terminal, tales como llenado, vaciado, inspecciones, aforos, repesos, toma de muestras, inventarios, paletizados, marcada, etc., descargue o arrume de los cargamentos y traslado desde o hasta el medio de transporte, incluyendo el ingreso o salida de los vehículos con carga. El concesionario suministra todos los equipos, el personal y el área requeridos para el desarrollo de la operación.

26.3.6 TRIMADO/TRINCADO/TARJA

Para todas las operaciones de exportación de carga a granel, específicamente Coque para el caso de la instalación portuaria, se presta el servicio de trimado como parte de la operación de cargue del producto. Esta operación es realizada por el personal del operador portuario del concesionario, quienes deben entregar las bodegas cargadas de producto en condiciones aceptables por el capitán de la motonave.

Para todas las operaciones de exportación de carga general, se presta el servicio de trincado a bordo de las bodegas de la motonave como parte de la operación de cargue del producto. Esta operación es realizada por el personal del operador portuario del concesionario, quien debe entregar la carga asegurada en condiciones aceptables por el capitán de la motonave.

Para todas las operaciones de importación y exportación de carga general o granel se presta el servicio de tarja en muelle y en punto de almacenamiento.

En carga general el concesionario dispone de un personal capacitado en esta labor que lleva el registro uno a uno de las cantidades y sus novedades.

En carga a granel el concesionario dispone de la basculas camioneras certificadas para el control de cantidades movilizadas y al mismo tiempo un personal capacitado para el registro carro a carro en muelle. Todo lo anterior permite al concesionario entregar y recibir las cantidades correspondientes en cada operación.

26.3.7 MANEJO Y REUBICACIÓN

El concesionario presta el servicio de reubicación de carga en sus diferentes puntos de almacenamiento interno para los clientes que lo requieran, siempre que se cuente con la disponibilidad de espacio y equipos para realizarlo y bajo un acuerdo y/o programación previa entre las partes. Así mismo, el concesionario dentro de su logística de planeación puede realizar traslados internos de carga para habilitar nuevas áreas necesarias para el almacenamiento de nuevos productos.

26.3.8 SERVICIO A LOS CONTENEDORES

El concesionario no presta servicios relacionados con el mantenimiento, lavado u otros servicios específicos para la carga contenedores.

26.3.9 EMBALAJE Y REEMBALAJE

El concesionario presta servicios de embalaje y reembalaje de carga unitarizada según la solicitud de los clientes y bajo el diligenciamiento de una orden de servicio. Al recibir la solicitud el terminal organiza y programa los equipos y personal necesarios para la operación. Así mismo, supervisa directamente en campo.

26.3.10 PESAJE/CUBICAJE

El concesionario no presta servicios relacionados con pesaje y cubicaje de contenedores.

26.3.11 MARCACIÓN Y ROTULACIÓN

El concesionario presta el servicio de marcación y rotulación de carga para la carga unitarizada que es solicitada por los clientes como un servicio adicional. Para esto debe diligenciar una orden de servicio y el terminal programa y supervisa la operación.

26.3.12 ALMACENAJE DE MERCANCÍAS

El almacenamiento de mercancías es un servicio prestado a los clientes que deben dejar la carga en la instalación portuaria para surtir sus trámites de desaduanamiento previo al retiro para sus procesos internos o ventas directas. El almacenamiento corresponde a la permanencia de los cargamentos en una bodega, silos o patios de almacenamiento, desde la finalización de la fase de porteo y hasta el comienzo de su cargue a camión. Se encuentra contemplado en la norma que el almacenamiento es de UN (1) mes prorrogable desde la fecha de llegada de la carga prorrogable por UN (1) mes más o de DOS (2) años en el caso de carga almacenada en el CDLI (Centro de Distribución Logística Internacional). La responsabilidad del cuidado de la carga recae en el concesionario cuando es almacenada en los patios, bodegas y cobertizos que administra.

26.3.13 PORTEO DE LA CARGA

Transferencia o manejo de Carga: Consiste en el traslado de la carga desde o hacia el costado del buque, a través de un corredor de transferencia, hasta o desde una zona de almacenamiento previamente asignada. Este proceso incluye la correcta ubicación de la carga en bodegas, silos o patios, donde debe quedar debidamente clasificada, arrumada y estabilizada, asegurando que se mantenga en equilibrio y completamente libre del equipo utilizado para su transporte. La responsabilidad de esta etapa recae sobre el operador portuario designado —en este caso, el concesionario— quien ejecuta la operación conforme a los procedimientos establecidos y a los acuerdos pactados con los clientes.

26.3.14 CONSOLIDACIÓN O DESCONSOLIDACIÓN DE MERCANCÍAS

El concesionario no presta servicios relacionados con consolidación y desconsolidación de contenedores.

26.3.15 CADENA DE FRIO

El concesionario no presta servicios relacionados con cadena de frío para contenedores.

26.4 SERVICIO DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD

El concesionario cuenta con un esquema de vigilancia conformado por personal de una empresa privada de seguridad, circuito cerrado de televisión y personal de supervisión propio que cubren todas las instalaciones administrativas y operativa del terminal.

Esquema de protección

Conformado por 12 guardas de seguridad y un guarda móvil.

Circuito cerrado de TV

La instalación portuaria cuenta con un sistema de CCTV con 108 cámaras, varias de estas han sido cambiadas al sistema IP, todas estas cámaras son HD. La alta definición lleva la resolución de imagen a otro nivel, permite un gran nivel de detalle de las imágenes de tal forma que los operadores distingan mejor a las personas o pequeñas características; además brinda un formato panorámico que captura más contenido de imagen útil.

Identificación de personas

- Control de acceso HIKVISION
- Posibilidad de expansión ilimitada
- Posibilidad de informes de ingreso diarios
- Tiene configuración antipass back, si no ha entrado no puede salir
- Conexiones IP
- Importación de la información de una base de datos de Excel
- Interacción videovigilancia
- Plataforma web.

Detector de Narcóticos, Explosivos y Agentes Químicos (Equipo de inspección no intrusiva)

En el proceso de implementación de los equipos de inspección no intrusiva en los terminales portuarios y para reforzar las actividades de inspección realizadas por el personal de la Policía Antinarcóticos, el concesionario adquirió un Detector de Explosivos, Narcóticos y Agentes Químicos marca Morpho Detection MOBILTRACE HARDENED. Es una herramienta que ayuda a mejorar la protección de la Instalación Portuaria puesto que detecta la nanopartícula de sustancias narcóticos, explosivas y químicas.

Equipo móvil de Monitoreo de CCTV

Se implementó un sistema de CCTV con 05 cámaras fijas, videograbados, fuente de energía monitor, antenas y conectores tipo buques, que son instaladas en las motonaves que son perfiladas como críticas para la amenaza del narcotráfico. Este equipo incrementa el esquema de protección de la Instalación Portuaria y sirve para monitorear la línea de agua y tener trazabilidad de todas las actividades que suceden por el costado del río y por la cubierta de estribor; además se puede observar la operación de cargue o descargue de los buques. Para mejorar la visualización de estas cámaras se instalan lámparas tipo led a los costados de este dispositivo de CCTV.

Servicio de Vigilancia Canina

El concesionario cuenta con el servicio de Inspección Canina Antinarcóticos que están adiestrados en la detección de narcóticos. Junto con los Guardas de Seguridad se realizan entrenamientos para que ambos se acoplen y haya un buen trabajo en equipo, de este modo poder brindar un servicio efectivo y con altos estándares de desempeño del binomio (Manejador canino y canes). Se realizan inspecciones a: carga, elementos, vehículos, equipos, patios y bodegas y participan en inspecciones con la POLICIA ANTINARCOTICOS Y GUARDACOSTAS BARRANQUILLA.

Lancha de Seguridad Física

El concesionario ha adquirido un bote de 25 pies con capacidad para 15 personas, con esta herramienta el Equipo de Protección garantizará revistas constantes a toda la línea de muelle realizando inspección a los costados de estribor de las motonaves con la consigna principal de observar y reportar cualquier tipo de actividad sospechosa en el área del río.

Escáner de paquetes y Arco detector de metales

Para reforzar las medidas de protección en el acceso peatonal se instalaron los siguientes equipos en la instalación portuaria:

- Escáner de paquetes
- Arco detector de metales

Estos equipos de inspección no intrusiva que ayudaran a detectar el ingreso no autorizado de elementos que pongan en riesgo la seguridad de la instalación portuaria.

Body Cam

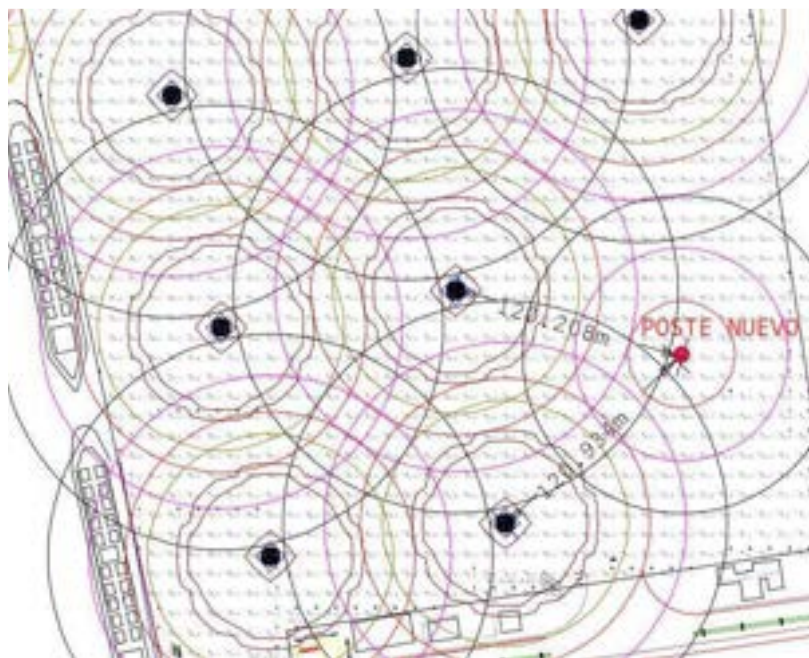
La utilización de Cámaras Portátiles (Body Cam), permiten tener en registros de audio y video todas las actividades que realiza el personal de guardas asignado a las motonaves y accesos, siendo esto un método disuasivo para evitar posibles propuestas para realizar actividades ilícitas al personal de guardas asignados a la instalación portuaria.

Dron de Seguridad Física

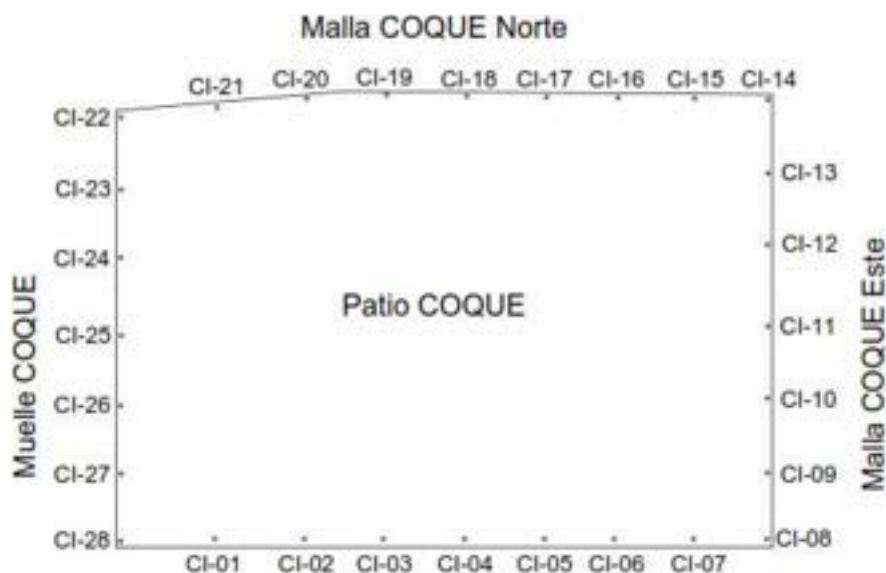
La utilización de esta tecnología en motonaves con destinos críticos permite un mayor control sobre el área general de la operación, así como de personas, vehículos, motos o elementos sospechosos y así poder dejar evidencia filmica de las actividades de protección dispuestas para la Motonave.

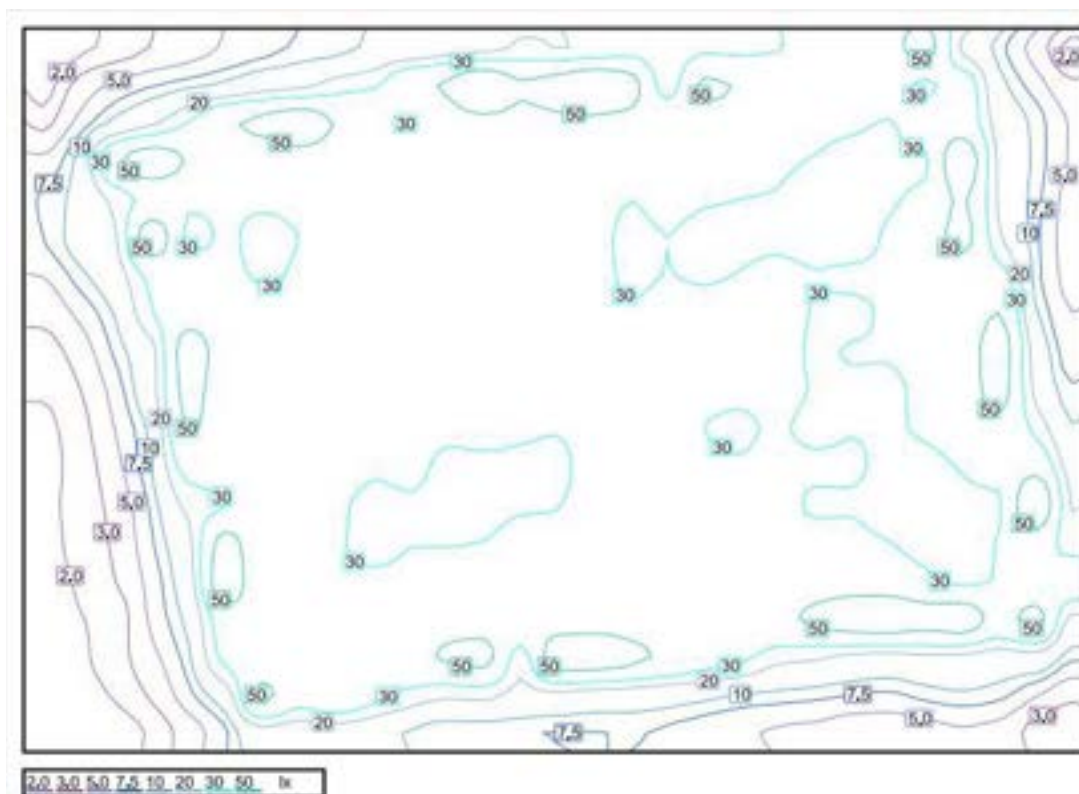
Iluminación en todas las áreas de la instalación portuaria

Patios 1 al 5: Se cuenta con 7 mástiles de iluminación cada uno con 12 lámparas Metal halide de 1000W a una altura de 42 metros, repartido estratégicamente en los patios, obteniendo una medida promedio de 44,79 lux. Se puede observar en la siguiente imagen la fotometría.



Patio coque: En el patio de coque se cuenta con 28 postes de 14 metros de alto distribuidos en todo el perímetro, entregando en el punto centro un promedio de 30lux. En las siguientes imágenes se puede observar la distribución y la fotometría.





Patio 6, 7, 8, 9 y 10: En estos patios no se cuenta con luminarias fijas, por tal razón cuando la operación lo amerite se trasladan torretas de iluminación cada una con 6 luminarias de 1000w, entregando la suficiente iluminación para realizar una maniobra segura. Se logra observar en la siguiente imagen:



CAPÍTULO VI PROTOCOLOS Y PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN PORTUARIA

Los protocolos de que trata este capítulo están ajustados a las normas nacionales, entre ellas, las expedidas por la Autoridad Marítima colombiana, e internacionales relacionados con la seguridad de las naves, uso de instalaciones, muelle, depósitos y manipulación de la carga de acuerdo con convenios internacionales ratificados por Colombia para dar cumplimiento al Artículo 17 de la Resolución del Ministerio de Transporte No. 850/2017.

ARTÍCULO VEINTISIETE. _ CONVENIOS INTERNACIONALES Y NORMATIVIDAD COLOMBIANA DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

En la actividad portuaria del Terminal portuario, todas las personas naturales o jurídicas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por Colombia, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional. En tal sentido, la instalación portuaria se encuentra certificada bajo los siguientes estándares internacionales:

27.1 SOLAS

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar SOLAS (“Safety of life at Sea”), es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) actualmente vigente fue adoptado el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia Internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI), modificado y/o adicionado por sus diferentes protocolos y aprobado en Colombia por la Ley 8 de 1980.

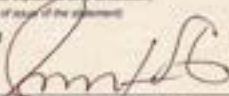
El concesionario facilitará los medios para que el personal designado por la Dirección Marítima realice la verificación de la implementación de los referentes al SOLAS en las motonaves atracadas en los muelles de la instalación portuaria.

27.2 CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por Colombia mediante Ley 8° de 1980 aplicable en todo el territorio nacional donde existan instalaciones portuarias dedicadas a los viajes internacionales, así como a los buques de pasaje y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, que recalen en las mismas, y unidades móviles de perforación mar adentro, acogido por Colombia mediante el 2053 730 de 2004 y unificado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Defensa 1070 de 2015.

Conforme lo indicado en la cláusula 16.27 del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, el concesionario tiene la obligación de estar certificado por el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, con una Evaluación y un Plan de Protección aprobados por la autoridad marítima nacional DIMAR, con procedimientos de seguridad física

alineados con el código y verificados en las diferentes auditorias programadas por la autoridad marítima nacional y participando activamente en las actividades referentes a la protección marítima y las exigidas por dicho código.

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY	
 Libertad y Orden	
N° de la declaración <i>Statement Number</i>	030825
Expedida en virtud de las disposiciones de la parte B del CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (Código PSP) <i>Issued under the provisions of part B of the</i> <i>International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code)</i>	
El Gobierno de COLOMBIA <i>(nombre del estado)</i> <i>(name of the State)</i>	
Nombre de la instalación portuaria <i>Name of the port facility</i>	PUERTO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.
Dirección de la instalación portuaria <i>Address of the port</i>	Palermo, Magdalena 1,8 Km. Rio Atrato
SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PSP) y que esta instalación opera en plan de protección de la instalación portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para la siguiente: THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved Port Facility Security Plan. This plan has been approved for the following:	
☐ Buque de escape <i>Passenger ship</i> ☐ Navío de patrulla de gran velocidad <i>Patroling high speed craft</i> ☐ Navío de carga de gran velocidad <i>Cargo high speed craft</i>	☐ Químicos <i>Chemical tanker</i> ☐ Gasero <i>Gas tanker</i> ☒ Sólidos <i>Solid tanker</i>
☐ Unidades móviles de perforación mar adentro <i>Mobile offshore drilling units</i> ☒ Petroleros <i>Oil tanker</i> ☒ Buques de carga distintos de los anteriores <i>Cargo ships other than those referred to above</i> General <i>General Cargo</i>	
La presente declaración de cumplimiento es válida hasta: a reserva de las posteriores verificaciones (indicadas al dorso) <i>This Statement of Compliance is valid until</i> <i>Subject to verifications (as indicated on reverse)</i>	
4 de Octubre de 2028 <i>October 4, 2028</i>	
Expedida en: <i>Issued at</i>	Bogotá D.C.
(sede de expedición de la declaración) <i>(place of issue of the statement)</i>	
Fecha de expedición <i>Date of issue</i>	4 de Octubre de 2023
 JOHN FABIO CEVALLO GALLO Director General Marítimo (E)	

27.3 BASC (BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE)

Es una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena logística del comercio internacional. Está constituida como una organización sin ánimo de lucro, con la denominación “*World BASC Organization*” bajo las leyes del estado de Delaware, Estados Unidos de América. Los países miembros de WBO son: Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Venezuela.

El concesionario está certificado bajo la norma BASC, lidera y es miembro activo de este programa en la Ciudad de Barranquilla, implantando en la Instalación Portuaria todo lo estipulado en el estándar de “*Puertos Marítimos y Fluviales*” Aplicable para esta instalación portuaria. Los procedimientos de seguridad física se encuentran alineados con esta norma y en todo el referente a la custodia de la cadena logística.

27.4 MARPOL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES – MARPOL 73/78

Es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado pro la ONU. Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.

Colombia es signataria de la convención MARPOL y, por lo tanto, todo buque que arribe a las instalaciones portuarias del concesionario deberá cumplir estrictamente con las normas vigentes antes mencionadas.

El concesionario facilita los medios para que el personal designado por la Dirección Marítima realice la verificación de la implementación de los referentes a MARPOL en las motonaves atracadas en los muelles de esta instalación portuaria.

27.5 ISGOTT

The International Safety Guide for Oil tankers and Terminals, o el manual ISGOTT, es el material de referencia para operar buques petroleros y sus terminales en condiciones de seguridad. La guía se divide en cuatro partes: “Información General”, “Información del Buque Petrolero”, “Información de la Terminal”, “Administración de la Interfase del Petróleo y la Terminal”. Este manual debe estar al corriente de los cambios de diseño de los buques y de sus prácticas, así como reflejar los últimos avances en tecnología y legislación. El concesionario facilitará los medios para que el personal designado por la Dirección Marítima realice la verificación de la implementación de lo referente a ISGOTT en las motonaves y en la instalación portuaria.

27.6 IMDG

El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas es regido y publicado por la OMI como el IMDG por sus siglas en inglés: International Maritime Dangerous Goods, que recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de Mercancías Peligrosas por vía marítima. Este código establece las disposiciones aplicables a cada sustancia, materia o artículo susceptible de ser transportado. Se actualiza cada dos años y es de consulta obligada tanto para exportadores como para transportistas. La versión actual es la 37/2014. Las disposiciones de este código cumplen con lo dispuesto por los convenios SOLAS y MARPOL, amplía las prescripciones de ambos convenios y ha pasado a ser la guía estándar de todos los aspectos relacionados con la manipulación de mercancías peligrosas y contaminación de mar en el transporte marítimo.

27.7 CUMPLIMIENTO DE NORMAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD

El concesionario da cumplimiento a las directrices de seguridad establecidas por los Convenios internacionales, y se tienen en cuenta las recomendaciones de la Asociación Mundial de Infraestructura del Transporte Acuático (PIANC) y las Recomendaciones de Obra Marítimas y Portuarias (ROM), por tal razón, los procedimientos y/o protocolos establecidos para las operaciones llevadas a cabo en el Terminal se encuentran ajustados a dichas disposiciones.

27.8 CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS ADUANERAS

El concesionario está en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, así como lo previsto en las leyes o reglamentos y en general cualquier normatividad que se profiera sobre la materia que guarde relación con su calidad de operador de comercio exterior habilitado como depósito y muelle de servicio público.

El Concesionario exigirá a sus clientes y usuarios el cumplimiento de las normas aduaneras vigentes durante la realización de operaciones, comprendidas dentro de los regímenes de importación, exportación y tránsito aduanero a través de sus instalaciones.

Son responsables de la obligación aduanera los importadores, exportadores, los declarantes de un régimen aduanero y los operadores de comercio exterior (Agencias de aduana, Agentes de carga internacional, Agentes aeroportuarios, agentes marítimos o agentes terrestres, Industrias de transformación y/o ensamble, Operador de tráfico postal oficial o concesionarios de correos, Operador de envíos de entrega rápida o mensajería expresa, Operador de transporte multimodal, Transportadores, usuarios del régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo, Depósitos, Puntos de ingreso y/o salida para importación y/o exportación por redes, ductos o tuberías, Zonas de control común a varios puertos o muelles, Zonas de verificación para envíos de entrega rápida o mensajería expresa, Zonas primarias de los aeropuertos, puertos o muelles y cruces de frontera), por las obligaciones derivadas de su intervención y por el suministro de toda la documentación e información exigida por la DIAN.

ARTÍCULO VEINTIOCHO. _ PROTOCOLO DE MANIOBRAS DE ATRAQUE, DESATRAQUE Y PRELACIONES DE NAVES

La información suministrada a continuación proviene del documento aportado por el concesionario para la aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la instalación portuaria denominado: “*Anexo A. Protocolo LGOP-SER3-I02 Atrache y zarpe de motonaves*”.

28.1 OBJETO

Establecer una guía para la verificación y el registro de las actividades relacionadas con el atraque y zarpe de las motonaves/artefactos navales que arriben al muelle de la instalación portuaria de forma segura y organizada para la compañía.

28.2 ALCANCE

Incluye todas las actividades relacionadas con la maniobra de atraque y zarpe de motonaves, barcasas, artefactos navales y cualquier otro medio de transporte marítimo o fluvial que recale en los muelles de la instalación portuaria.

28.3 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- Norma NTC 45001, Sistema de gestión de seguridad y salud ocupacional.
- Norma NTC ISO 14001, Sistema de gestión ambiental. BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

28.4 DEFINICIONES

A efectos de la aplicación de esta guía, se deben tener en cuenta las definiciones de los siguientes conceptos descritos en el Artículo Tercero de este reglamento:

Atrache, Zarpe, Bita / Cornamusa, Abscisas, Amarrador, Calado, Escalera Real, Planos actualizados

28.5 RESPONSABLES

1. **Director de Operaciones:** El director de operaciones es responsable del seguimiento y verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente documento.
2. **Profesional de Operaciones Marítimas:** El profesional de operaciones marítimas es responsable de:
 - Comunicar a las diferentes áreas del concesionario las abscisas entre las cuales se ubicarán las motonaves/artefactos navales proyectadas(os) para maniobra de atraque en el terminal.

- Informar a las compañías de pilotos y amarradores las abscisas en las cuales ha sido programada la motonave.
- Revisar, informar y autorizar cualquier cambio que se requiera en la posición de atraque de una motonave.
- Coordinar y garantizar la presencia de un supervisor de operaciones siempre que se realice una maniobra de atraque y zarpe en el muelle.
- Revisar las condiciones del muelle. Estado de las bitas, cornamusas, placa portuaria, profundidades.
- Revisar y garantizar que el muelle tenga las condiciones óptimas para el atraque seguro de las motonaves.
- Asistir a las maniobras de atraque y zarpe de las motonaves.
- Registrar la información correspondiente a las maniobras de atraque y zarpe requeridas en el software del terminal.

3. Supervisor de Operaciones El supervisor de operaciones es responsable de:

- Atender y presenciar las maniobras de atraque y zarpe de motonaves en el muelle del terminal.
- Confirmar a los amarradores las abscisas en las cuales se atracará la motonave/artefacto naval.
- Verificar y registrar en el formato de LGOP-SER3-F11 atraque y zarpe de motonaves y/o artefactos navales la hora exacta de atraque y zarpe de las motonaves.
- Registrar la información correspondiente a las empresas vinculadas en las maniobras de atraque y zarpe (remolcadores, pilotos, amarradores etc.) en el formato de LGOP-SER3-F11 atraque y zarpe de motonaves y/o artefactos navales.
- Notificar al profesional de operaciones marítimas y a la dirección cualquier novedad que se presente en el atraque de la motonave.

28.6 DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS Y HERRAMIENTAS

Radio VHF, computadora, bolígrafo, planillero.

28.7 SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL

Durante la ejecución de las actividades el personal debe portar los elementos requeridos de acuerdo con el tipo de actividad a ejecutar. El personal de amarradores debe contar con sus EPP incluidos en chaleco salvavidas, guantes, casco durante la maniobra de atraque/zarpe, 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.

28.8 CONTROL AMBIENTAL

No aplica

28.9 ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE LAS NAVES

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

El Capitán de la nave está en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la Autoridad Marítima y el concesionario, relacionada con autorizaciones para efectos de atraque, amarre, fondeo y zarpe de la nave.

Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo deberá presentar a la Dirección de Operaciones el anuncio de llegada de embarcaciones a saber:

- Nombre y nacionalidad de la nave
- Tonelaje de Registro Neto (TNR) y el tonelaje de registro bruto (TBR)
- Las letras de llamada.
- Los nombres del Armador, línea Marítima, charteador, capitán y agente marítimo.
- El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- El tonelaje de carga general o al granel, y/o cantidad de contenedores a embarcar o desembarcar.
- La relación de carga peligrosa abordó para el puerto, en tránsito, la de trasbordo y su clasificación, con base en el código IMO.
- La relación de cargas controladas.
- Nombre de los operadores portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de estiba y desestiba, y de transferencia de la carga.
- Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o seguridad de la nave en el puerto.
- La embarcación que haya sido anunciada y confirmada, que arribe al terminal a la hora anunciada, tendrá prelación sobre las que no hayan cumplido con estos requisitos y demás normas del concesionario.
- La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con la necesidad operativa del Terminal y el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren programadas y declaradas en libre plática por parte de las autoridades.
- Las embarcaciones que requieran el servicio de cargue y/o descargue en zonas de fondeo se le prestará el servicio a requerimiento del agente marítimo, de acuerdo con las condiciones y previo conocimiento y aprobación de la Autoridad Marítima.
- Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más embarcaciones, se tendrán en cuenta las prioridades existentes en el momento en el terminal.

Por su parte, una nave debe dejar libre el muelle, por las siguientes causas indicadas en el presente Reglamento:

- a) Cuando se requiera una óptima utilización del muelle, el concesionario ordenará el movimiento de una nave al área de fondeo, los gastos incurridos serán por cuenta de la motonave.
- b) Cuando una nave requiera para atraque un muelle específico y esto implique desplazar otra nave al área de fondeo, los costos incurridos serán a cargo de la nave que requiere el muelle.

- c) Cuando con el fin de dar en la Terminal de gráneles solidos a una nave que ofrece mayor rendimiento y esto implique fondear otra motonave, los costos de estas maniobras los asume el concesionario. Si el movimiento de la nave es por causa del concesionario, éste asumirá los costos correspondientes.

Para la programación virtual de las operaciones, diariamente los Agentes Marítimos deben suministrar a la Dirección de Operaciones y la Dirección Comercial del concesionario la información de las embarcaciones que llegarán durante el mes, actualizándola en caso de existir modificaciones. Las naves que no son de servicio regular se deben anunciar por lo menos con DIEZ (10) días de antelación a su arribo estimado, cumpliendo con los documentos exigidos por el concesionario.

La permanencia de las motonaves se establece como:

- El periodo de estadía en el puerto se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el Piloto Práctico aborde la nave para atracarla y la fecha y hora en que el Piloto deja la nave cuando ésta sale del Puerto.
- La estadía de las naves en el terminal se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o boya de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo.
- La estadía de la nave en fondeo se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que larga el ancla para fondear y la fecha y hora en que el ancla queda a flor de agua, cuando la nave deja el fondeadero.
- El desplazamiento de una embarcación del terminal portuario a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente implica la iniciación de un nuevo periodo a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.
- El desplazamiento de una embarcación desde un muelle diferente al terminal portuario implica la iniciación de un primer periodo a partir de la fecha y hora de atraque en el terminal.

28.10 ASIGNACIÓN DE MUELLE

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar al Terminal, sin previo aviso y solicitud de visita oficial por parte de las Autoridades Portuarias, Aduaneras, de inmigración y Extranjería y Marítima. Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita, informará al Agente lo pertinente, para efectos de coordinación de los servicios que requiere.

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

La asignación del muelle de atraque en la instalación portuaria está supeditada a los siguientes aspectos:

- ETA, hora de arribo a la boya de mar
- Tipo de carga, volumen y naturaleza
- Tipo de motonave y sus dimensiones en eslora y manga
- Tipo de carga a recibir, volumen y naturaleza
- Tiempo de permanencia en operaciones

28.11 CORRIDA DE MUELLE

De acuerdo con el artículo 1º de la Resolución DIMAR No. 630 del 2012, compilada en la Resolución DIMAR No. 135 del 2018- REMAC No.1, Parte Primera, Título Primero, art. 1.1.1 y REMAC No. 3, Parte Primera, art. 3.1.1 define corrida de muelle como la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado, que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle, del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe. De acuerdo con instrucciones dadas por la Capitanía de Puerto, se recomienda:

1. Que todas las maniobras de corrida de muelle estén asistidas por un piloto practico.
2. En caso de que la Instalación Portuaria y/o el capitán de la embarcación, haciendo uso de la facultad que otorga la Ley 658 de 2.001, decidan no utilizar el servicio del piloto practico, se requiere que tomen como mínimo las siguientes medidas para una operación segura:
 - Estipular un procedimiento interno para la maniobra de corrida de muelle, para este fin puede siempre consultar con la Autoridad Marítima Nacional.
 - Incluir en los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de las Instalaciones Portuarias vigentes, este tipo de operaciones.
 - El agente marítimo y el responsable de la maniobra en la instalación portuaria deben informar al Capitán de la motonave los pormenores de la maniobra, todos los factores externos e internos que la rodean y pudieran afectar, la facultad para uso del remolcador de asistencia en puerto, sus implicaciones y posibles consecuencias. Lo anterior debe quedar debidamente documentado y firmado por el capitán de la embarcación como responsable de la maniobra y el delegado por la Instalación Portuaria conforme sus procedimientos internos.
 - 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.
 - Asegurar que el personal de amarradores 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.
 - Las Instalaciones Portuarias en las cuales se ejecute la maniobra deben tener previsto en sus planes de contingencia la atención a cualquier emergencia que se pueda presentar durante la misma.
 - Para efectos de coordinación, reporte de emergencias y comunicaciones, todas las embarcaciones deberán mantener informada a la Estación Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial de las operaciones que efectúen.

28.12 ATRAQUE DE UNA MOTONAVE

El profesional de operaciones marítimas envía a la empresa de pilotos prácticos el formato *LGOP-PRE3-F06 prospecto de línea de muelle*, donde relaciona la ubicación (abscisas) donde deben atracar las motonaves programadas a llegar al terminal.

Al momento que se anuncien el arribo de la motonave, la agencia marítima que representa la motonave asignará la empresa de pilotos, amarradores y remolcadores encargada de la maniobra de ingreso al puerto y atraque en el terminal. El piloto practico debe llevar consigo los elementos de

protección personal como casco, chaleco salvavidas, radio VHF portátil, planos actualizados de batimetría y el formato LGOP- SER3-F06 prospecto de línea de muelle, reporte de maniobras y certificación de servicios (DIMAR).

El personal de amarradores y tripulación a bordo deben contar con todos los elementos de protección necesarios para la operación. El piloto práctico 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 pilotos Barranquilla 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 el concesionario las abscisas entre las cuales debe atracar el buque y el muelle asignado y coordinar el servicio de remolcadores si se requieren.

Es importante la utilización del Pilot Position Unit para las maniobras donde la motonave tenga más de 180 metros de eslora y en los casos donde el calado del buque sea mayor a 9 metros de profundidad; hacer un tránsito por el canal con velocidades que no afecten a terceros pero que garantice la maniobrabilidad de la propia nave.

Cuando la motonave/artefacto naval esté a la vista, el supervisor de operaciones en turno informará a los amarradores, pertenecientes a la empresa contratada por la agencia marítima 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 el piloto practico y el supervisor de operaciones, verifican que el barco quede atracado y amarrado con seguridad en el muelle. Al término del atraque y con la escalera real en posición, suben a bordo de la motonave las autoridades portuarias: ICA, la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, DIMAR y Secretaría de Salud del Municipio de Sitio para la respectiva visita protocolaria en la cual el capitán del buque suministra la información y los documentos que se le soliciten. Una vez finaliza la visita y con el visto bueno de las autoridades se declara la “*Libre Plática*”, que indica la autorización de ingreso al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria – OPIP para realizar la interfaz de seguridad Buque-Instalación. Finalizada esta labor, la agencia marítima informa la libre platica y se autoriza al personal de operaciones del terminal y al operador portuario subir a bordo e iniciar la preparación para el descargue o cargue de mercancías.

28.13 ORDEN DE DESATRAQUE DE UNA MOTONAVE

De acuerdo con el Artículo No. 39 de la Resolución 0850 de 2017 la orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

1. Cuando la autoridad lo disponga por razones de seguridad y orden público.

2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones del terminal por bajo rendimiento imputable a la embarcación, operadores o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. En estos casos el concesionario presentará notificación de desatraque a la agencia de la motonave y La nave ocupará el último turno para el atraque en relación con las naves de su tipo fondeadas.
3. Cuando no exista en la terminal, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque sujeto a disponibilidad de muelle.
4. Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena; ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, los autorizados, deben comunicar al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).
5. Por insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, y si a juicio del concesionario implica riesgos para las instalaciones del terminal, el personal, las operaciones o el buque.
6. Si la embarcación no zarpa en el plazo fijado., salvo autorización de la Dirección de Operaciones, en tal caso, será responsable por los perjuicios ocasionados a la próxima nave programada para atracar en el terminal.

En los casos descritos en los numerales 2 y 3, la solicitud deberá ser presentada por el concesionario informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.

28.14 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 luego solicitar piloto, servicio de remolcadores y compañía de amarre para el zarpe por parte de la agencia marítima. El piloto de zarpe es coordinado directamente por la agencia marítima de la motonave quienes deben informar al terminal la hora de programación del piloto.

La motonave cuenta con un espacio de DOS (2) horas para zarpar o dirigirse a zona de fondeo una vez finalice operaciones, solo podrá extender este tiempo previa autorización del concesionario, de acuerdo con su disponibilidad de muelle.

Al arribo del piloto práctico, de los amarradores y remolcadores se procede 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.

De acuerdo con el Artículo No. 41 de la Resolución del Ministerio de Transporte No. 0850 de 2017, ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales. Los zarpes de emergencia solo serán autorizados por parte de Capitanía de Puerto de Barranquilla de acuerdo con sus reglamentos y el tipo de emergencia que esté sucediendo a bordo de la motonave, así mismo cada motonave debe tener su protocolo para maniobras de emergencias.

En estos casos, el comando de la motonave debe notificar al terminal, y será el terminal quien informe a Capitanía de Puerto la situación.

Adicionalmente a la autorización que se indica en el párrafo precedente, para que una motonave pueda zarpar debe cumplir con los siguientes requisitos, que le permitan contar con la autorización correspondiente para la maniobra:

- a) Haber finalizado operaciones de cargue/descargue con la carga anunciada para la instalación portuaria.
- b) Haber realizado la firma de documentos finales de la motonave.
- c) En caso de ser necesario, tener el aval de antinarcóticos para el zarpe.
- d) Tener programado un piloto practico responsable de la maniobra.

28.15 AMARRE Y DESAMARRE

El proceso de amarre de una motonave en muelle se desarrollará de la siguiente manera:

Una vez la motonave se encuentre en posición a la línea de muelle, el piloto práctico coordina con el personal de amarre en tierra el orden con el cual serán tiradas las amarras para el caso de la instalación portuaria.

En la operación de atraque, se procede de la siguiente forma: Se tira ancla a estribor a 90 metros de muelle por seguridad, para buques con eslora superior a 180 metros o con calado superior a 9 metros; posteriormente se procede a tirar los cabos largos de proa y simultáneamente los sprines de proa y popa, por último, se aseguran los cabos largos de popa; finalmente se procede a la verificación del aseguramiento de la nave en muelle. El número de cabos, así como su distribución en muelle, están sujetas a decisión del capitán y del piloto a bordo de acuerdo con las condiciones y estabilidad de la motonave. La distancia mínima de seguridad entre una motonave y otra atracada en el muelle oscila entre 15 y 20 metros. Esta distancia varía de acuerdo con la eslora y estructura de la motonave y/o artefacto naval.

Para el proceso de desamarre de un buque para realizar la maniobra de zarpe, el piloto práctico coordina con el personal de amarre en tierra el orden para soltar los cabos; se inicia dejando el buque en amarras sencillas, la nave da un tercio de avance hasta quedar perpendicular con el ancla y perpendicular al cabo largo de proa, cobra al ancla quedando a flor de agua, simultáneamente se procede a realizar la maniobra de soltar cabo largo de proa y el cabo largo de popa firme a continuación se procede con marcha adelante un tercio y timón a estribor apoyado con los remolcadores a criterio del piloto práctico para realizar la maniobra de zarpe.

NOTA: Estas operaciones están sujetas a modificaciones de acuerdo con las condiciones ambientales, al tipo de motonave con la cual se esté realizando la operación y a decisión del piloto practico y/o capitán de la nave que esté a cargo de la maniobra.

28.16 PRELACIONES DE ATRAQUE DE LAS MOTONAVES

Las prelaciones de atraque en el muelle de la instalación portuaria serán de la siguiente manera:

1. Por arribo forzoso.

2. Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
3. Buques de pasajeros.
4. Buques de línea regular.
5. Buques tanqueros que transporten hidrocarburos.
6. Buques de carga general.
7. Buques graneleros.

NOTA: Teniendo en cuenta las características propias de la instalación y de las cargas que se manejan en el Terminal portuario, para las embarcaciones anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, se darán prelación de atraque. Con base en lo anterior, la prioridad puede ser modificada por parte del concesionario si las condiciones de planeación en la línea de atraque así lo requieren producto de acuerdos comerciales previamente establecidos y condiciones físicas y operativas que puedan presentarse con el tipo de carga a manejar. Lo anterior, debe comunicarse previamente a los interesados internos y externos, Agencia Marítima, Pilotos Prácticos, Operadores Portuarios, Capitán del buque para su programación.

28.17 CONDICIONES DEL MUELLE PARA LAS MANIOBRAS DE ATRAQUE Y ZARPE

El 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 Profesional de Operaciones Marítimas 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, cornamusas, placa portuaria y adicionalmente que no existan elementos externos sobre el muelle que puedan afectar el desarrollo normal de la operación.

28.18 FONDEO

Se enviará una nave a zona de fondeo por los siguientes motivos:

- a) Por bajo rendimiento basados en los estándares exigidos por la instalación portuaria, imputables a condiciones de la motonave o al operador portuario y/o condiciones de la carga que no permitan cumplir con las ratas pactadas.
- b) Cuando las autoridades marítimas o sanitarias lo consideren un riesgo a la operación o a la instalación portuaria.
- c) En el caso de exportaciones cuando la carga no se encuentre en su totalidad dentro de la terminal y se deba suspender operación por falta de estas.
- d) Cuando por requerimientos operativos del terminal se considere necesario.

En el caso de presentarse alguna de las situaciones mencionadas, el concesionario notificará a la agencia marítima que representa a la motonave por medio del profesional de operaciones marítimas y/o asesor comercial encargado de las agencias marítimas, con DOS (2) horas mínimo de anticipación, la decisión de enviarla a zona a fondeo y el agente marítimo deberá coordinar todos los recursos para realizar la maniobra (pilotos, remolcadores, amarradores). Adicionalmente, debe tramitar ante Capitanía de Puerto la correspondiente autorización de zona de fondeo. El retorno a muelle está sujeto a previa autorización del concesionario de acuerdo con disponibilidad de zona de atraque. La

maniobra de zarpe de una nave en fondeo tiene el mismo protocolo descrito en el punto de maniobra de zarpe

28.19 REGLAS DE CAMINO

Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas internacionales de camino, cuando navegan dentro del Puerto de Barranquilla o en sus inmediaciones. Las naves que maniobren para salir del terminal tienen la vía sobre aquellas que se aproximan para ingresar al mismo. Ninguna embarcación podrá cruzar la proa o impedir en cualquier forma, los movimientos de las naves que navegan en el área de aproximación y deben darles todo el espacio que sea posible.

28.20 ABARLOAMIENTO

Ninguna embarcación podrá acoderarse a otra que ya se encuentra ocupando el muelle sin el permiso del concesionario y el consentimiento del Capitán de la nave que ocupa el muelle. Si se concede el permiso, el Capitán o el armador de la nave que se abarloa, debe exonerar de responsabilidad a la Autoridad Portuaria y/o Autoridad Marítima, y al Capitán o dueño de la nave que ocupa el muelle, por los daños que ocurran como consecuencia del abarloamiento, y deberá responder por los daños que ocasionen a las instalaciones o a la nave que recibe.

28.21 PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL

- a. El Terminal no asume ninguna responsabilidad que se origine por fondeo o amarre defectuoso o inseguro, siempre y cuando las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.
- b. La seguridad de la nave mientras permanezca en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán, cualquier instrucción o acto de la autoridad portuaria debe ser consultado o informado al capitán de la nave.
- c. Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico en las abscisas designadas por el terminal, más el espacio de seguridad (20 - 25 m); está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.
- d. Toda nave en fondeo o atracada debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.
- e. Las naves atracadas en el Terminal deben colocar una escala o un portalón debidamente asegurado al buque con iluminación nocturna.
- f. Se prohíbe la realización de reparaciones, maniobras y/o operaciones diferentes a las ya programadas sin la debida autorización o conocimiento del terminal.
- g. Se prohíbe la movilización de la tripulación dentro de las instalaciones del terminal sin el acompañamiento de las personas indicadas.
- h. Se prohíbe al personal de la tripulación realizar actividades para las que no esté autorizado dentro de las instalaciones del terminal, diferentes a las asignadas para hacer a bordo de la motonave.
- i. No está permitida la pesca en la línea de atraque o el muelle.
- j. No se autoriza al personal de la tripulación a estar en la instalación portuaria sin los elementos de protección personal, casco y botas de seguridad. El personal de las tripulaciones que haga sus desplazamientos a la puerta principal para periodos de descanso es necesario que lo haga con casco y zapatos cerrados. Una vez lleguen a la puerta principal podrán dejar el casco con el personal de

seguridad de la instalación portuaria, los cuales podrán reclamar a su regreso, para desplazarse hasta la motonave con el casco puesto.

- k. El servicio de provisiones y retiro de basuras se debe efectuar entre las 08:00 horas y las 18:00 horas únicamente previa autorización del área de seguridad de la instalación portuaria.

28.22 NAVES INACTIVAS

Ninguna nave inactiva podrá permanecer en el Terminal sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y del concesionario. Otorgado el permiso de inactividad, se determinará el sitio de fondeo por parte de la Autoridad Marítima y se aplicarán las tarifas correspondientes para las naves inactivas en zonas de fondeo, durante el periodo requerido. Las embarcaciones que se encuentren en alistamiento para carga o que zarpen sin carga, no serán consideradas como buques inactivos.

El Capitán a cargo de una nave inactiva debe tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas necesarias para evitar que la nave, en cualquier condición de viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo, se debe mantener permanentemente abordo la tripulación necesaria para atender emergencias.

Para efectos de este Reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si:

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

28.23 ACOPIO Y DISTRIBUCIÓN DE INFORMACIÓN RELACIONADA

El supervisor de operaciones para todas las maniobras de atraque y zarpe debe diligenciar el formato *LGOP-SER3-F11 atraque y zarpe de motonaves y/o artefactos navales*, que contiene 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

Finalmente, el profesional de operaciones marítimas registra esta información en el sistema de la terminal.

28.24 REPORTE DE RESULTADOS

- LGOP-PRE3-F06 Prospecto de línea de muelle.
- LGOP-SER3-F11 Atraque y zarpe de motonaves y/o artefactos navales.

ARTÍCULO VEINTINUEVE. _ CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES

29.1 APROXIMACIÓN E INGRESO AL CANAL DE ACCESO DEL TERMINAL PORTUARIO

El piloto practico asignado para realizar la maniobra de atraque debe informar a Control Tráfico Marítimo y Pilotos Barranquilla la hora de piloto a bordo y se enterará a través de estos del desarrollo del tráfico en el canal de acceso. En caso de tráfico en el canal o maniobras en desarrollo en los muelles, el capitán de la motonave 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 el piloto práctico confirma con el concesionario las abscisas entre las cuales debe atracar el buque y el muelle asignado, y coordina el servicio de remolcadores si se requieren, es importante la utilización del *Pilot Position Unit* para las maniobras donde la motonave tenga más de 180 metros de eslora y en los casos donde el calado del buque sea mayor a NUEVE (9) metros. Así mismo, debe hacer un tránsito por el canal con velocidades que no afecten a terceros pero que garantice la maniobrabilidad de la propia nave.

Cuando las naves estén navegando en el canal de aproximación, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinante en la velocidad que se debe usar. Los Pilotos Prácticos son responsables de cumplir los límites de velocidad establecidos por DIMAR para el efecto de aproximaciones a los diferentes terminales portuarios.

Cuando la motonave/artefacto naval esté a la vista, el supervisor de operaciones en turno informará a los amarradores, pertenecientes a la empresa contratada por la agencia marítima, las abscisas entre las cuales debe atracar el (la) mismo (a) en el muelle asignado.

29.2 MANIOBRA DE ATRAQUE Y AMARRE

Una vez la motonave se encuentre en posición a la línea de muelle, el piloto práctico coordina con el personal de amarre en tierra el orden con el cual serán tiradas las amarras para el caso del concesionario.

En la operación de atraque, se procede de la siguiente forma: procede a tirar los cabos largos de proa y simultáneamente los cabos sprines de proa y popa, por último, se aseguran los cabos largos de popa; finalmente se procede a la verificación del aseguramiento de la nave en muelle. El número de cabos, así como su distribución en muelle, están sujetas a decisión del capitán y del piloto a bordo de acuerdo con las condiciones y estabilidad de la motonave. La distancia mínima de seguridad entre una motonave y otra atracada en el muelle oscila entre 20 y 25 metros dependiendo de la eslora del buque y de las velocidades que este presentado el río en el momento de la maniobra. Esta distancia varía de

acuerdo con la eslora y estructura de la motonave y/o artefacto naval de acuerdo con recomendaciones emitidas por DIMAR.

El 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 supervisor de operaciones con quien se mantiene en comunicación durante la operación, verifican que el barco quede atracado y amarrado con seguridad en el muelle.

29.3 MANIOBRA DE ZARPE

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 antinarcoóticos de ser necesario, para luego solicitar piloto, servicio de remolcadores y compañía de amarre para el zarpe por parte de la agencia marítima. La motonave cuenta con un espacio de DOS (2) horas para zarpar o dirigirse a zona de fondeo una vez finalice operaciones. Solo podrá extender este tiempo previa autorización del concesionario, de acuerdo con su disponibilidad de muelle y la programación del terminal.

Para el proceso de desamarre de un buque para realizar la maniobra de zarpe, el piloto práctico coordina con el personal de amarre en tierra el orden para soltar los cabos; se inicia dejando el buque en amarres sencillas, la nave da un tercio de avance hasta quedar perpendicular con el ancla y perpendicular al cabo largo de proa, cobra al ancla quedando a flor de agua, simultáneamente se procede a realizar la maniobra de soltar cabo largo de proa y el cabo largo de popa firme a continuación se procede con marcha avance un tercio y timón a estribor apoyado con los remolcadores a criterio del piloto práctico para realizar la maniobra de zarpe. Cuando se suelta el ultimo cabo finaliza el tiempo de estadía en muelle.

29.4 MANIOBRA DE REVIRO

Las maniobras de reviro solo podrán realizarse bajos los estándares que emita Capitanía de Puerto previo visto bueno de los Pilotos Prácticos.

29.5 SEGURIDAD EN OPERACIONES EN LAS LÍNEAS DE AMARRE DEL TERMINAL

Diariamente se realiza una planeación de la línea de muelle que es compartida con la estación de pilotos prácticos para su conocimiento y programación. A esta programación están sujetas todas las motonaves que arriban a la instalación portuaria con el objetivo de garantizar la disponibilidad y seguridad (muelle libre) al momento de presentarse a maniobra de atraque.

En toda maniobra de atraque o zarpe el supervisor de operaciones debe estar presente como guía y coordinación en tierra de la operación Adicionalmente, debe contar con el Bridge (herramienta de guía para la embarcación en el muelle). Dentro de los puntos de seguridad que se tienen en cuenta esta mantener la separación reglamentaria entre 20 y 25 metros entre una motonave y otra (de acuerdo

con las condiciones de velocidad que estén presentando el río durante la maniobra de atraque), así como disponer de bitas, cornamusas y defensas en buen estado.

29.6 PROTOCOLO SOBRE CONTROL DE TRÁNSITO EN EL CANAL DE NAVEGACIÓN

El control sobre el tránsito en el canal de acceso es manejo total del Estación Control Tráfico Marítimo bajo la dirección de Capitanía de Puerto de Barranquilla. Sin perjuicio de lo anterior y considerando que el canal de aproximación es de uso público, el concesionario no será responsable por actos de daños, pérdidas o demoras causadas a los usuarios por actos u omisiones de terceras personas usuarias del canal de acceso o que presten servicios en el mismo.

29.7 USO EXCLUSIVO DE LA SIRENA

Las sirenas o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro, durante las maniobras de los buques, de acuerdo con las reglas de camino.

29.8 RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN

Toda nave atracada está bajo la responsabilidad única del Capitán.

ARTÍCULO TREINTA. _ ALISTAMIENTO DE NAVES PARA INICIAR TRABAJOS

30.1 REQUISITOS PARA INICIAR OPERACIONES DE CARGUE/DESCARGUE

El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue de productos lo otorga el concesionario. Antes de comenzar operaciones, la nave debe tener libre platica y cumplir los requisitos de HSE, estar debidamente atracada en el terminal. Igualmente se debe tener establecido y probado el sistema de radio comunicaciones entre las estaciones de llenado y las estaciones de bombeo, además deben estar disponibles los equipos y sistemas de emergencias contra incendio y accidentes.

Es obligación del Capitán, ordenar a su tripulación la colocación de la escala real con su malla protectora, ubicar los atajarratas, facilitar la verificación del estado de winches, plumas y aparejos, colocar suficiente iluminación en la noche, desarrancar plumas y grúas, o en su defecto, asesorar y dar las facilidades al Operador Portuario para ejecutar técnicamente la operación, de acuerdo con las regulaciones internacionales y a las disposiciones de la Autoridad Marítima. Igualmente destapar las bodegas o facilitar al Operador Portuario hacerlo, y disponer durante todo el tiempo de estadía de la nave, de un oficial de guardia y tripulantes requeridos para coordinar las operaciones y demás maniobras de desplazamiento, cuando el concesionario lo justifique.

El Operador Portuario tendrá también la obligación de colocar las redes protectoras, ubicar al personal y equipo a bordo y en tierra, y suministrar aparejos certificados por una casa clasificadora. El concesionario se abstendrá de programar aquellas naves cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo del concesionario.

30.2 ESTADO DE ALISTAMIENTO PARA MOVER LAS NAVES

Ninguna persona natural y/o jurídica, sin previa autorización del concesionario podrá:

- Ejecutar reparaciones en las máquinas o realizar trabajos que inhabiliten el buque durante su permanencia en el Terminal.
- Reducir las capacidades de ingeniería a niveles por debajo de los necesarios, de manera que impidan mover la nave en el terminal, cuando sea requerido para ello.
- Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por el concesionario, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar apropiado. El concesionario podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el Capitán de la nave o su agente marítimo.

30.3 ALISTAMIENTO POR MAL TIEMPO

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

30.4 DEMORAS

El concesionario no será responsable de ningún costo directo o indirecto, por demoras en que incurra un buque, sus propietarios, sus operadores, fletadores y agentes marítimos, como resultado de:

- La negativa del Capitán a cargar la totalidad o parte de la cantidad nominada a cargar o descargar.
- La demora o suspensión del cargue por incumplimiento de las regulaciones por parte del buque.
- El sobrecargue del buque y la posterior corrección.
- Demoras por falla del buque, ocasionando la suspensión de descargue o cargue.
- Las demoras ocasionadas por condiciones climáticas, que obliguen la suspensión del cargue o descargue, se tratarán de acuerdo con lo estipulado en el contrato de fletamento.
- Las demoras ocasionadas por los operadores portuarios de primera o segunda fase, cuando el concesionario no realice la operación de cargue o descargue. (Esto aplica en el caso que el concesionario no sea quien realice directamente la operación de cargue o descargue de la motonave).
- Las demoras ocasionadas cuando la operación se ejecute dentro del tiempo programado por parte del concesionario.
- Demoras generadas por cancelación de maniobras de atraques y/o zarpes emitida por la autoridad marítima.

ARTÍCULO TREINTA Y UNO. _ INSPECCIONES

Durante el desarrollo de las operaciones de cargue y descargue, el concesionario podrá efectuar inspecciones a fin de establecer el estado en que se encuentre antes de ser embarcada o después de que sea estibada a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio. La información relacionada en este

artículo fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “*Anexo G. ADMI-SEG3-P31 Protocolos de Seguridad Física y Acceso a la instalación Portuaria*”.

31.1 PROTOCOLO PARA LA INSPECCIÓN SIMULTANEA DE MERCANCIAS

Los tipos de carga que se manejan en la instalación portuaria son: gráneles líquidos, gráneles sólidos, carga general, contenedores y coque. Por las características de la carga, el concesionario efectúa la revisión de los documentos que amparan los cargamentos que se cargan y/o descargan en la Instalación Portuaria para verificar si corresponde a lo anunciado por las naves.

El concesionario permitirá el ingreso del personal que realiza inspección, toma de muestra de la carga con el fin de reconocer la carga, certificar la calidad, cantidad de esta y detectar que no haya sido contaminada con alguna sustancia ilícita.

El concesionario permitirá el ingreso de la autoridad nacional cuando así lo considere para la inspección de la carga y el buque. Estas inspecciones son ejecutadas por diferentes actores como: DIAN, POLICIA ANTINARCOTICOS, ICA, INVIMA, Agencias de Aduanas, etc.

DIAN

Es la entidad encargada de garantizar el cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias en Colombia. Facilita las operaciones de comercio nacional e internacional en los puertos. El concesionario facilita que el personal de la DIAN realice las actividades de inspección, verificación y control de la mercancía y que coincida con lo reflejado en los BL y/o en la información suministrada por el cliente.

POLICIA ANTINARCOTICOS

El concesionario cuenta con el apoyo permanente 24 horas de la Policía Antinarcóticos. En coordinación con la Sala de Análisis se realizan las coordinaciones previas a la llegada de la carga de exportación.

El concesionario realizó adecuaciones de la Zona de Aforos habilitada por la DIAN para que en dicho sitio se realicen todas las actuaciones a la carga generando tranquilidad al momento de las inspecciones ya que la instalación portuaria cuenta con trazabilidad de video y documentación durante todo el procedimiento que implique actuaciones sobre la carga, además se cumple con la presentación ante sala de análisis de Antinarcóticos de cada una de las exportaciones para perfilamiento.

ICA

El Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, es una entidad Pública del Orden Nacional con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, perteneciente al sistema Nacional de Ciencia y Tecnología, adscrita al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. El ICA diseña y ejecuta estrategias para, prevenir, controlar y reducir riesgos sanitarios, biológicos y químicos para las especies animales y vegetales, que puedan afectar la producción agropecuaria,

forestal, pesquera y acuícola de Colombia. Sus acciones se orientan a lograr una producción agropecuaria competitiva, con el fin de aportar al logro de los objetivos de la Apuesta Exportadora de Colombia. Realiza inspección y control de productos agropecuarios, animales y vegetales en los pasos fronterizos, aeropuertos y puertos.

El ICA es responsable de las negociaciones de acuerdos sanitarios y fitosanitarios bilaterales o multilaterales que permiten la comercialización de los productos agropecuarios en el exterior y mediante los cuales se busca garantizar el crecimiento de las exportaciones. El ICA realiza inspecciones a la carga en la zona de aforos autorizada por la DIAN y en las motonaves que tengan el tipo de carga de su injerencia.

AGENCIAS DE ADUANAS

Las agencias de aduanas son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer actividades auxiliares de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades. Las agencias de aduanas tienen como fin esencial colaborar con las autoridades aduaneras en la estricta aplicación de las normas legales relacionadas con el comercio exterior para el adecuado desarrollo de los regímenes aduaneros y demás actividades y procedimientos derivados de los mismos.

Las agencias de aduanas participan en las inspecciones presentando la documentación requerida y coordinando los equipos y personal para dicha actividad. Cuando la carga requiera de diferentes inspecciones por temas de seguridad (protección) se hace simultáneamente la inspección de la carga con todas las autoridades mencionadas.

31.2 PROTOCOLO DE INSPECCIÓN INTRUSIVA

El área designada por la DIAN para las actuaciones a la carga de cabotaje y carga nacional, zonas francas y depósitos aduaneros es la Zona de Aforos. Este lugar cuenta con cubrimiento de CCTV y vigilancia privada para asegurar las inspecciones intrusivas en las diferentes actividades de verificación de la carga como pre-inspecciones, vaciados, toma de seriales, toma de muestras, inspecciones antinarcóticos, llenados, reconocimiento de mercancías, etc. Cuando las diferentes autoridades como la Policía Antinarcóticos, ICA, INVIMA, DIAN, etc., requieran de una inspección física intrusiva se procederá de la siguiente manera:

- Cuando alguna de las entidades mencionadas anteriormente solicite algún tipo de inspección deben dirigirse a la oficina de Documentación del concesionario para que le expidan el documento “Orden de Servicio a la Carga”, en este documento queda descrito que tipo de servicio se va a realizar.
- Una vez realizado la persona que solicita la actuación a la carga debe dirigirse a la oficina de PLANER para solicitar los recursos (equipos y personal) se requiere para la actividad.
- Asignados el personal y equipos, el usuario que diligencia el documento pasa a la Oficina de Aforos y en dicha oficina se realiza la programación de la actividad y ejecución del servicio.

- Para las actuaciones a la carga que impliquen carga que vaya a ser exportada el usuario debe cumplir con la presentación ante sala de análisis de Antinarcóticos de cada una de las exportaciones para perfilamiento y posterior inspección.

31.3 PROTOCOLO DE INSPECCION NO INTRUSIVA

Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten. Para las inspecciones no intrusivas el concesionario ha adquirido el equipo Hardened Mobile Trace el cual está construido robustamente y probado en campo para la detección de explosivos y narcóticos, diseñado para trabajar en entornos difíciles. Se ha probado en los estándares militares, gubernamentales, y se ha ampliado la capacidad de detección para agentes de guerra química (CWA) y químicos tóxicos industriales (TICs). Hardened Mobile trace es una herramienta que ayuda a mejorar la seguridad y el éxito de la detección de explosivos, narcóticos y otras amenazas, que de otro modo podrían pasar desapercibidos. Hardened MobileTrace está diseñado para hacer que la avanzada tecnología de detección sea fácil de usar en el campo. Se trata de una unidad totalmente portátil y ligera, equipado con pantalla táctil de lectura para una visualización clara e inmediatamente en todas las condiciones de iluminación.

El personal de seguridad física del concesionario y el personal de la Policía Antinarcóticos asignada a esta instalación recibieron la capacitación sobre el manejo de este importante equipo de detección de narcóticos y explosivos y se han realizado varias inspecciones aleatorias a la carga y a personal que interactúa en las actividades portuarias preferiblemente en la carga que va a ser exportada.

31.4 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADAS CON DROGA

El concesionario trabaja en coordinación con la compañía de control portuario de la Policía Antinarcóticos, realizando las coordinaciones necesarias para la detección de una posible contaminación con estupefacientes a la carga de exportación. Una vez que alguien tenga conocimiento que algún tipo de carga se encuentra contaminada con algún tipo de sustancia alucinógena, reportará al área de seguridad quienes de inmediato procederán a reportarle al director de seguridad y patrullero antinarcóticos.

El personal de seguridad física facilitará el ingreso del personal de la policía antinarcóticos que solicite ingresar a verificar la carga contaminada, además colaborará con todos los requerimientos que solicite dicho personal (registro de CCTV, copias de minutas de ingreso y salida de personal y vehículos, entrevistas al personal de seguridad física y al personal que no cumple labores de protección, etc.).

Una vez detectado y reconocido el alcaloide, la policía antinarcóticos procederá con el procedimiento judicial y posterior retiro de este material hacia la base antinarcóticos. El Oficial de Protección del concesionario realizará su investigación sobre lo sucedido y diligenciará el formato de Informe de Suceso de Protección – DIMAR, documento oficial que se presenta a la autoridad marítima y que debe contener la información detallada del evento. El Oficial de Protección de Palermo Sociedad

Portuaria estará pendiente de los requerimientos que soliciten las autoridades en lo referente a la posterior investigación de este incidente.

ARTÍCULO TREINTA Y DOS. _ PROTOCOLOS PARA EL MANEJO TODO TIPO DE CARGA

32.1 RESPONSABILIDADES EN EL RECIBO Y ENTREGA DE LA CARGA

Sin perjuicio de las disposiciones legales establecidas en el Código de Comercio aplicables al contrato de transporte por vía marítima, así como a la normatividad internacional aplicable y a los respectivos contratos de transporte suscritos entre los usuarios y/o prestadores de servicios y el concesionario, se tendrán además en cuenta las siguientes, para el recibo y entrega de las cargas:

- a. El concesionario recibirá y entregará las cargas de importación, tránsito internacional, cabotaje, trasbordo, etc., en los sectores de almacenamiento que estén bajo su responsabilidad, a excepción de aquellas que sean de descargue o embarque directo.
- b. Para el caso de las cargas recibidas vía marítima, estas serán entregadas en las mismas condiciones en que fueron recibidas por el Operador Portuario, al propietario o consignatario de la carga, por mandato del conocimiento de embarque o a su representante legal, previo cumplimiento de las formalidades y presentación de la documentación Aduanera.
- c. Para el caso de las cargas recibidas vía terrestre, estas también serán entregadas en las mismas condiciones en que fueron recibidas del Operador Portuario. Para los embarques, las cargas se entregarán previa cancelación de los servicios portuarios al concesionario, con presentación del documento de aduana y cumplimiento de las formalidades aduaneras correspondientes.
- d. Las cargas en tránsito internacional y transitorio se entregarán al Agente Marítimo, previo cumplimiento de los requisitos exigidos por el concesionario y demás autoridades competentes.
- e. En caso de que las cargas presenten algún tipo de daño o avería al momento de su recibo de manos del Operador Portuario, el concesionario se abstendrá de recibirlas, hasta tanto se elabore un acta en la cual se describa el estado en el cual se recibe la mercancía, y estas sean reempacadas, acomodadas o acondicionadas para su apilamiento.
- f. El concesionario en la fecha de entrega del último saldo de cada cargamento ratificará las cantidades y condiciones de entrega en documento ARIN que para el efecto debe presentar el propietario o consignatario de la carga o su representante. No se expedirán certificaciones posteriores.
- g. El concesionario no se hace responsable por demoras, interrupciones o suspensión en la prestación de sus servicios, cuando ello fuere por causa mayor o caso fortuito contemplados en la Cláusula 24 del contrato de concesión portuaria No. 3-0034-2007, tales como motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los Operadores Portuarios o usuarios, o cuando en el área de influencia del Terminal se presenten condiciones de tiempo tales, que a juicio de las directivas del Terminal hagan peligrosa la prestación de los servicios correspondientes.
- h. El cuidado de la carga a bordo de la nave y en la transferencia al sitio de almacenamiento será responsabilidad del Operador Portuario, quien responderá ante el Agente Marítimo y ante el concesionario por las anomalías que se presenten y originen pérdidas, daños, hurtos y saqueos de los cargamentos, con destino al Terminal o en tránsito para otros puertos durante las fases de operación.
- i. Ninguna embarcación podrá realizar operaciones en el Terminal portuario que no se encuentre debidamente autorizada y programada.
- j. El concesionario 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 el concesionario.

- k. El concesionario 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 exportador, 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, 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.

32.2 CARGUE DESPUÉS DE DESCARGAR LÍQUIDOS INFLAMABLES

Ninguna nave que haya terminado el descargue de líquidos inflamables comenzará el cargue de otros productos con características diferentes en los mismos compartimentos hasta que sean limpiados en forma adecuada y se encuentren libres de gases. Esta operación de limpieza solamente puede hacerse en un Terminal que cuente con los sistemas y servicios de recepción de residuos contaminados, de lo contrario estos residuos tendrán que ser almacenados en tanques segregados de balastro del mismo buque. Durante el cargue o descargue de hidrocarburos no están permitidas operaciones simultaneas como, por ejemplo: aprovisionamiento de alimentos, cargue de herramientas o materiales, etc.

32.3 MANEJO DE PRODUCTOS QUÍMICOS CONTROLADOS

Para el manejo de productos químicos controlados, el concesionario deberá contar con un permiso especial para manejo de productos químicos controlados en muelles y puertos, otorgado por la Dirección General Marítima, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1146 de 1990, artículos 8 y 9, el cual fue incorporado como legislación permanente mediante el Decreto 2272 de 1991 y Resolución N° 000108 de enero 2015 del Consejo Nacional de Estupefaciente.

32.4 REQUISITOS Y CONDICIONES PARTICULARES

El concesionario dispone para el personal del terminal, los estándares para manejo de la carga, donde se registran los requisitos y condiciones particulares para el manejo de esta teniendo en cuenta las características y grado de peligrosidad de los diferentes productos.

32.5 ALMACENAMIENTO PARA CARGA GENERAL, ACERO Y GRANELES INDUSTRIALES

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: *“Anexo C. Protocolo LGOP-SER3-P23 Almacenamiento para carga general, acero y graneles industriales”*

32.5.1 Objetivo

Establecer el procedimiento a seguir para realizar el almacenamiento de la carga que se recibe en el terminal portuario en sus operaciones marítimas y terrestres.

32.5.2 Alcance

Este procedimiento se aplica a todas las actividades relacionadas con el almacenamiento y manipulación de productos que llegan al terminal en sus distintas categorías como carga general, acero y granel industrial.

32.5.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.5.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Carga general, Cargas especiales, Acero, BL/Conocimiento de embarque, Lista de empaque, Unidad de carga, Área, Módulo

32.5.5 Responsables

Director de operaciones: Es responsable de velar por el cumplimiento de todo lo establecido en este procedimiento.

Coordinador de Operaciones: Es responsable de garantizar la asignación de los recursos indicados para el almacenamiento de carga y el desarrollo indicado de todas las actividades que se necesitan para el mismo.

Jefe de operaciones: Es el responsable de:

- Realizar la planeación, distribución y asignación de los espacios para el almacenamiento de la carga que llega al terminal.
- Dar las instrucciones e información necesaria, clara y sencilla al personal para el almacenamiento de la carga que llega al terminal.
- Realizar los reportes de niveles de ocupación mensual de las zonas de almacenamiento, para el apoyo de la labor comercial y operativa del terminal.
- Garantizar el correcto almacenamiento de la carga que llega al terminal, de acuerdo con los estándares de seguridad y los requerimientos de los clientes.

Supervisor de operaciones: Es el responsable de:

- Controlar y realizar seguimiento durante la operación al personal asignado en las funciones de almacenamiento y control de las zonas de almacenamiento.
- Supervisar el buen orden y aseo de las zonas de almacenamiento.
- Velar por mantener insumos, maquinaria y personal necesario para hacer una correcta estiba de la carga.
- Informar al jefe de Operaciones las novedades identificadas en la carga para gestionar su comunicación a las partes interesadas.
- Verificar el control y disposición de elementos a utilizar para el marcado de la carga teniendo en cuenta la criticidad del producto (aerosoles o marca metales entre otros).

Auxiliar de operaciones: Es el responsable de:

- Realizar las actividades relacionadas con el almacenamiento de carga según los estándares del terminal, las instrucciones y espacios designados por el jefe o supervisor de operaciones.
- Realizar el almacenamiento durante la operación portuaria en el patio y/o área asignada.
- Verificar la carga que llega al área de almacenamiento según documentos de tarja para posterior clasificación por motonave, cliente, BL, referencia, calidades, colada y peso.
- Mantener la zona de almacenamiento libre de maderos y demás objetos que puedan representar un riesgo para la operación.
- Velar por la correcta estiba en el patio o bodega, asegurándose que los objetos que aseguran la carga (maderos, pallets y cuñas) se ubiquen de manera correcta; evitando hundimientos, colapsos o giros que puedan ocasionar daños a la carga y lesionar a terceros.
- Reportar las condiciones subestándares, incidentes o accidentes que se puedan presentar en el área de almacenamiento con equipos propios, equipos externos, estibadores u otros auxiliares siguiendo el conducto regular estipulado por HSEQ.
- Marcar la carga recibida según documentación de origen, dejando así consignado sobre la carga y en un lugar visible el nombre de la motonave, cliente, BL, referencia, calidades, colada, ubicación, estado aduanero, tipo de depósito y cualquier otra información que ayude a la fácil identificación de la carga.
- Entregar consignas claras al relevo que toma el turno entrante con el fin de continuar el almacenamiento en los espacios designados por el jefe o supervisor.

32.5.6 Herramientas y equipos

Para el adecuado almacenamiento implantado en este instructivo se debe contar con lo siguiente:

Herramientas: EPP's., Maderos., Cuñas, Tablas., Pallets., Flexómetro., Linterna.

Equipos: Equipos propios para la manipulación de las siguientes cargas:

Equipo	Aparejo	Tipo de carga/Productos
Elevador 07 Ton	Horquillas	Acero: Alambrón, paquetes de lámina, varilla (6,12 mts) Carga general: Pallets, big bags, sling bags
Elevador 16 Ton	Horquillas	Acero: Perfiles, vigas, alambrón, láminas (6, 12 mts), varilla (6, 9, 12 mts), tubería, ángulos, platinas, palanquillas Carga general: Piezas no extradimensionadas < 16 ton, contenedores de 20' vacíos, pallets, sling bags, big bags
Elevador 16 Ton	Punzón	Acero: Bobinas en frío y en caliente < 16 ton
Elevador 25 Ton	Horquillas	Acero: Perfiles, vigas, alambrón, láminas (6, 12 mts), varilla (6, 9, 12 mts), tubería, ángulos, platinas, palanquillas Carga general: Piezas no extradimensionadas < 25 ton, contenedores de 20' vacíos, pallets, sling bags, big bags
Elevador 25 Ton	Punzón	Acero: bobinas en frío y en caliente < 25 Ton
Reach Staker 45 Ton	Solo Spreader	Carga general: Contenedores (20' - 40') vacíos y llenos
Reach Staker 45 Ton	C Hook	Acero: Bobinas en frío y en caliente < 45 Ton
Reach Staker 45 Ton	eslingas (sintéticas, guaya, cadena)	Carga general: Piezas extradimensionadas o de proyecto con peso < 45 Ton
Reach Staker 45 Ton	Porta cadenas	Acero: Varillas y platinas de 12 y 14 mts Carga general: Sling bags y big bags

En algunos casos, por condiciones subestándar del área de operación, de la carga y luego de evaluar formas de operación segura con el equipo de HSE del terminal, se pueden usar otros equipos propios o subcontratados. Por ejemplo, realizar maniobras de izaje con retroexcavadoras para el almacenamiento y despacho de sling bags y big bags. El uso de este y otros equipos con las diferentes cargas que maneja el terminal deberán contar con su inspección, evaluación y planeación de maniobra segura.

32.5.7 Seguridad e higiene industrial

Durante la ejecución de las actividades el personal debe portar los elementos requeridos de acuerdo con el tipo de actividad a ejecutar.

32.5.8 Control Ambiental

No aplica

32.5.9 Procedimiento para el manejo del acero

El auxiliar de operaciones asignado al patio de recibo verifica la carga cuando llega al patio en el tractocamión; de manera visual se podrá diferenciar el tipo de carga (perfiles, alambrones, super sacos, bobinas, tubería, láminas, varilla, piezas, etc.) comunicando al conductor el patio correcto o en el caso de recibo de diferentes productos en el mismo patio; la zona o modulo donde se debe realizar el descargue según lo planeado por el jefe o supervisor en turno.

Una vez ubicado el tractocamión, el elevador asignado al patio descargará según las indicaciones del auxiliar el número de atados o unidades que éste le indique, teniendo en cuenta referencias visibles o estado de la carga en el tráiler.

El auxiliar verificará el producto descargado; confirmando con la documentación entregada: motonave, cliente, BL, referencia, calidades, colada y peso, y le indicará al operador el módulo de almacenamiento y el tipo de estiba según las siguientes indicaciones:

De manera estándar el área de operaciones instruye al almacenamiento así:

- VARILLA O BARRAS:

Atados de Cualquier diámetro por 6mts: Usar 3 Maderos en la base con medidas 4' x 4' x 240 cms. La separación entre maderos será de 1 metro a los extremos y uno centrado. (Fig. 1)

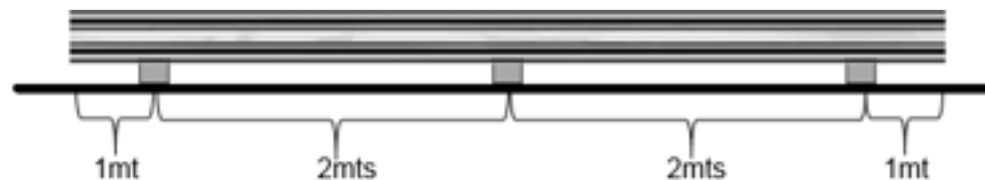


Fig. 1

VISTA FRONTAL

*Nota: Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) se usará **dobles maderos en la base** con el fin de separar aún más la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento.*

Estibar 9 Atados en Plancha. (Fig. 2)



Fig. 2

VISTA LATERAL (Primera Plancha)

Estibar 9 Planchas o tendidos en Alto (Fig. 3)

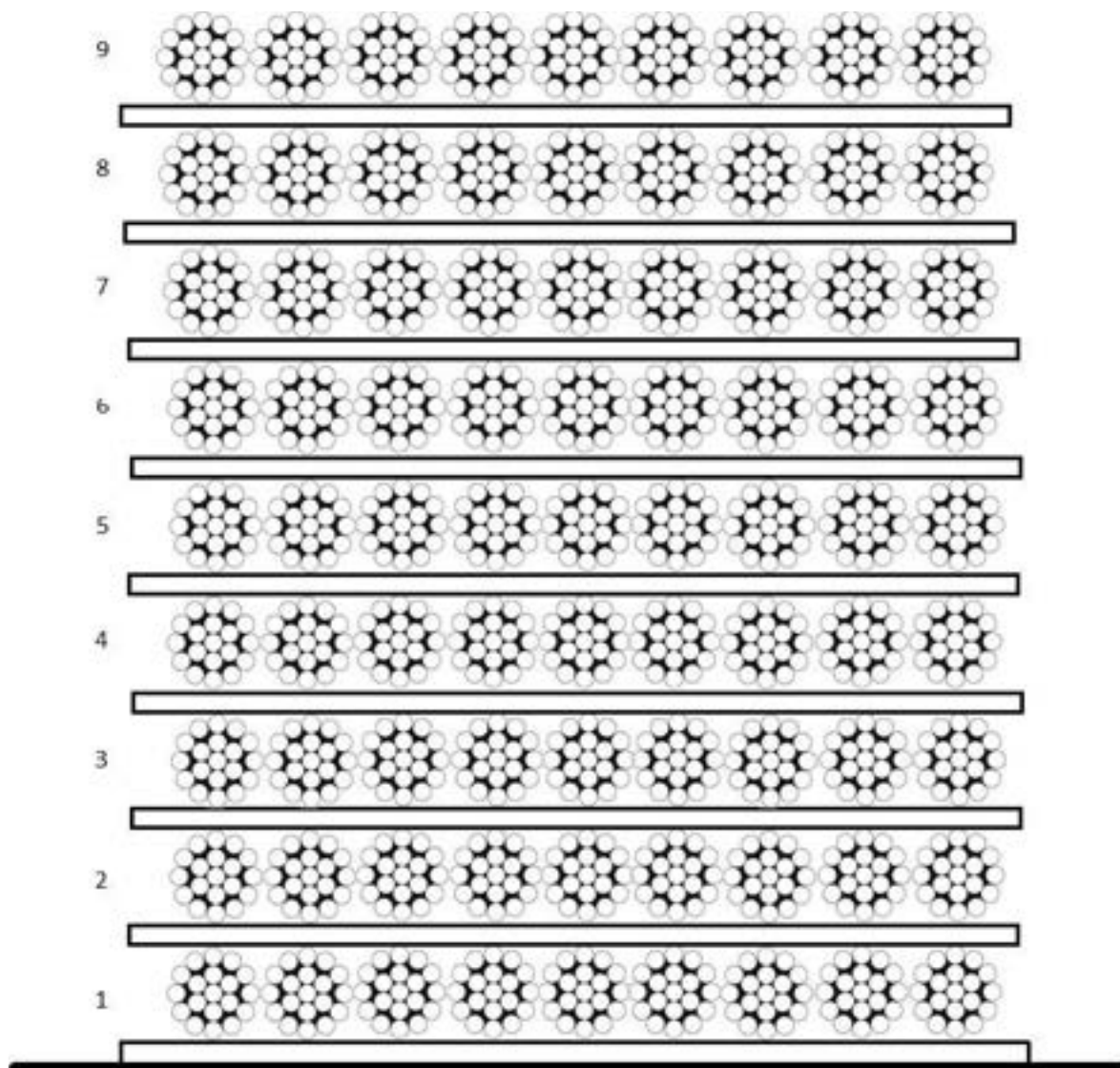


Fig. 3

VISTA LATERAL

Separar los Módulos a 50cms Aprox. (Fig. 4)



Fig. 4

VISTA FRONTAL

Atados de Cualquier diámetro x 12mts: Usar 4 Maderos en la base con medidas 4' x 4' x 240 cms. La separación entre maderos será de 1 metro a los extremos y 3.3 centrados. (Fig. 5)

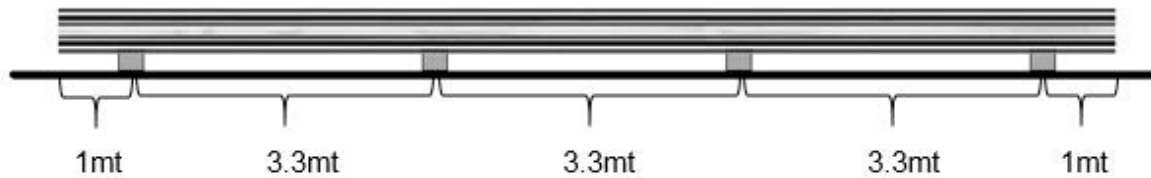


Fig. 5

VISTA FRONTAL

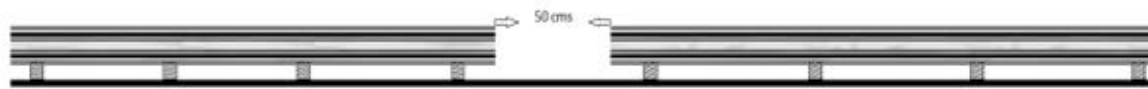


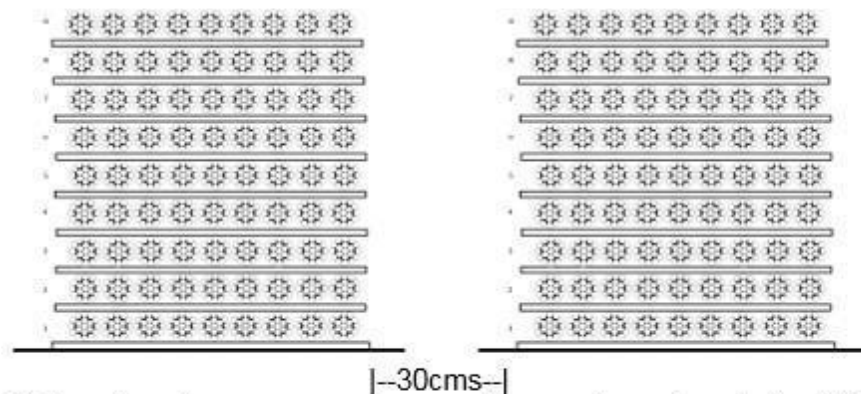
Fig. 6

VISTA FRONTAL

Estibar 9 Atados en Plancha. (Fig. 2)

Estibar 9 Planchas o tendidos en Alto (Fig. 3)

Separar los Módulos a 50 cms Aprox. (Fig. 6)



Distancia entre arrumes de una misma referencia o lote. (Vista Lateral)

- ALAMBRÓN:

Rollos de Cualquier diámetro: De acuerdo con el estado de la carga el Supervisor o en su efecto el auxiliar, determinarán la altura del arrume teniendo en cuenta que la instalación portuaria y por normas de Seguridad HSEQ se definirá como una altura segura de 4 a 5 alambrones de alto basándose de manera muy importante en la Condición de la Carga y el tipo de equipo que se esté utilizando; asegurando cada alambcón de la base con maderos lado a lado y con especial atención en el primer y último alambcón. Éstos deben almacenarse y/o manipularse con horquillas y a su vez éstas protegidas con “lápices” (Aditamento con superficie superior curva y con capa de goma) para no dañar las espiras del alambcón. (Fig. 7).



Figura 7

Los maderos deben ser de medidas 3 x 3 x 1.2 mts o 4 x 4 x 1.2 mts

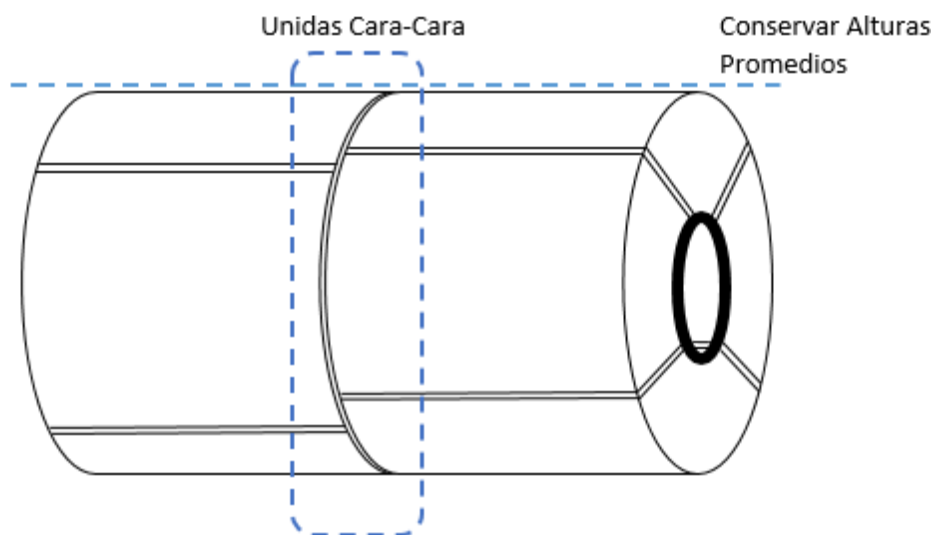
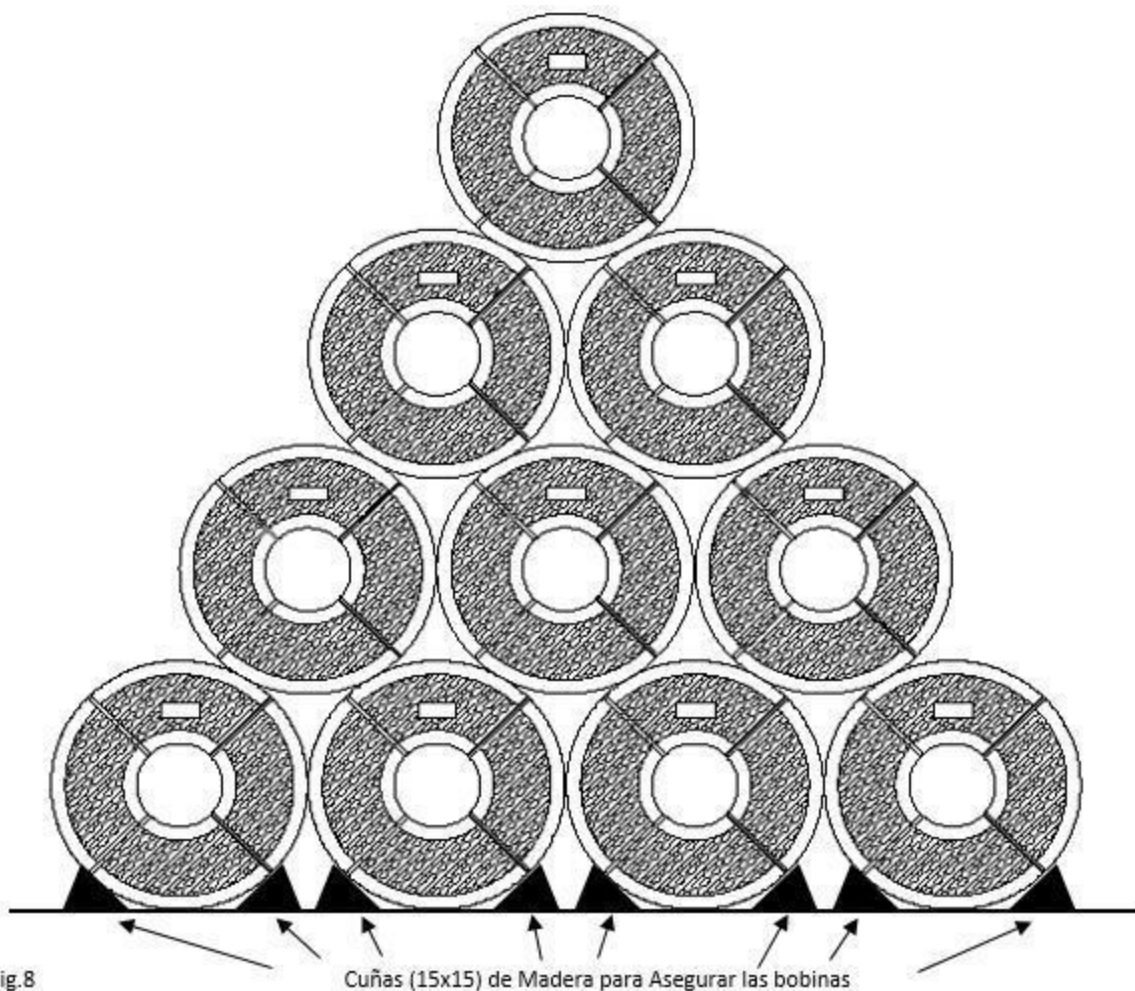
***Nota:** Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) o el almacenamiento se hará en arena; se usarán Tablas en la base con el fin de separar la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento o contaminación de la carga.*

- BOBINAS:

Bobinas de cualquier Referencia y Calidad: Serán almacenadas teniendo en cuenta el peso bruto de las bobinas, condición y tipo; ya sean “*en frío*” ó “*en caliente (HR)*”. Las bobinas laminadas en frío se almacenarán siempre bajo techo y en un lugar seco. Para este tipo de bobinas se debe tener especial consideración con las condiciones en que son recibidas, la altura disminuye dependiendo el grado de desajuste en el empaque, como bien se ha dicho las bobinas más pesadas quedarán en la base y las de menor peso en la parte superior para evitar “Achatamientos”, las HR podrán ser almacenadas en zonas descubiertas, para ambos tipos la altura dependerá del peso de acuerdo con los siguientes parámetros:

- Bobinas con Peso Bruto < 7 Ton = Altura de 4 Bobinas en Alto. (Fig. 8)
- Bobinas con Peso Bruto 7.5-11 Ton = Altura de 3 Bobinas en Alto.
- Bobinas con Peso Bruto 12-16 Ton = Altura de 2 Bobinas en Alto.
- Bobinas con Peso Bruto > 16 Ton = Solo en Piso.

Todas las Bobinas de la Base se asegurarán con cuñas de madera. (Fig. 8)



El almacenamiento frontal debe coincidir con la bobina ubicada respectivamente detrás de ésta, teniendo en cuenta el tamaño de esta para no desequilibrar el nivel de las líneas, así mismo deben quedar unidas o sin espacios entre cara y cara. (Fig. 9)

Nota 1: Siempre se usarán **tablas en la base** con el fin de separar la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento, maltrato o contaminación de la carga.

Nota 2: Las bobinas laminadas en Frío (CR), se almacenarán siempre bajo techo y en un lugar seco. Para este tipo de bobinas se debe tener especial consideración con las condiciones en que son recibidas, la altura disminuye dependiendo el grado de desajuste en el empaque de las bobinas, como bien se ha dicho las bobinas más pesadas quedaran en la base y las de menor peso en la parte superior para evitar “achatamientos”.

Nota 3: El almacenamiento siempre comenzará y se mantendrá mínimo a 1 metro de distancia de los senderos peatonales, paredes de bodegas, puertas y otras cargas que estén cerca.

- PERFILES/VIGAS:

Perfiles o Vigas en Atados: Las planchas se crearán con el número de atados que las horquillas del elevador puedan sujetar y/o soportar en peso; esto con el fin de disminuir los movimientos tanto en almacenamiento como en el posterior despacho. (Fig. 10).

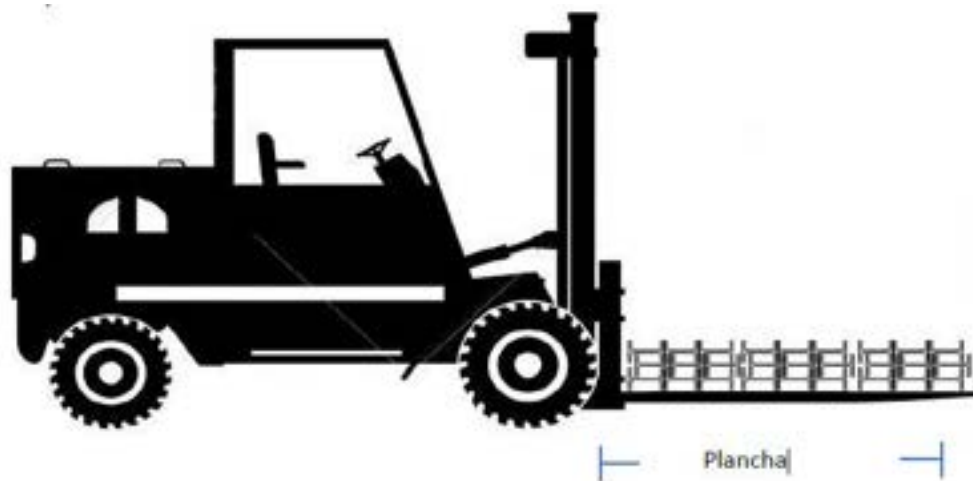


Fig. 10

Perfilería y Vigas 6 mts:

- Usar 3 Maderos en la base con medidas 4' x 4' x 240 cms. (Fig. 11)
- La separación entre maderos será de 1 metro a los extremos y uno centrado.
- Separar los Módulos a 50cms Aprox. Uno del otro.
- La altura de los módulos será aproximadamente de 2.50 metros cada arrume.

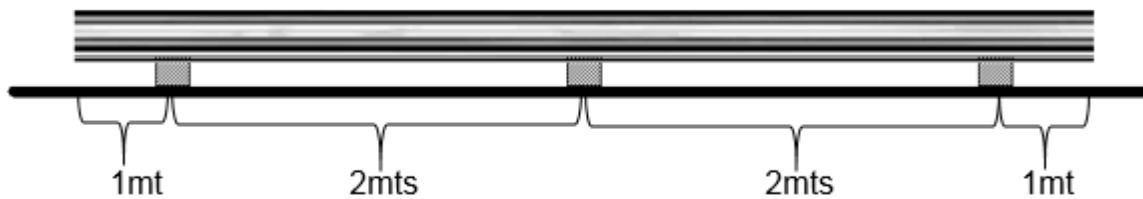


Fig. 11

Perfilería y Vigas 12 mts:

- Usar 3 Maderos en la base con medidas 4' x 4' x 240 cms. (Fig. 12)
- La separación entre maderos será de 1 metro a los extremos y uno centrado.
- Separar los Módulos a 50 cms aproximadamente uno del otro.
- La altura de los módulos será aproximadamente de 2.50 metros cada

arrume.

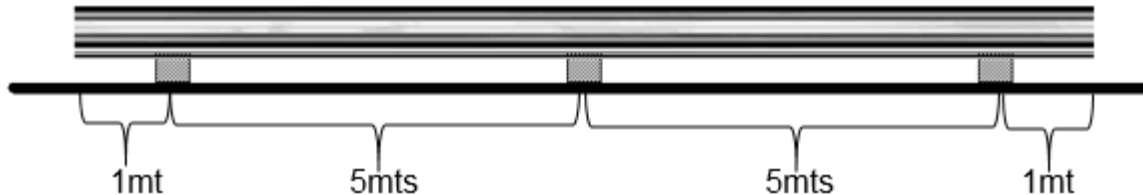


Fig. 12

Nota: Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) se usará doble madero en la base con el fin de separar aún más la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento.

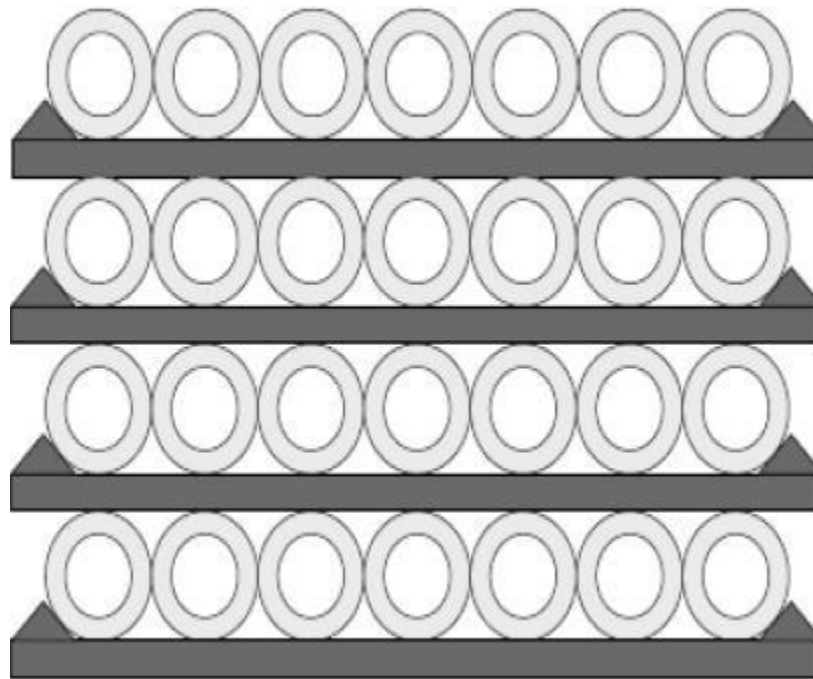
- TUBERÍA SUELTA Y EN ATADOS

Para el caso de la tubería se tienen en cuenta el tipo de carga o producto a almacenar. El concesionario recibe tubería de acero al carbón, tubería revestida, galvanizada, entre otras.

Tubería Suelta y en atados x 6 y 12 Mts: Usar 3 Maderos en la base con medidas 6' x 6' ó 4' x 4' x 240 cms. (Fig.11) La separación entre maderos será de 1 metro a los extremos y uno centrado. Separar los Módulos a 50cms Aprox. Uno del otro.

Tipos de Almacenamiento:

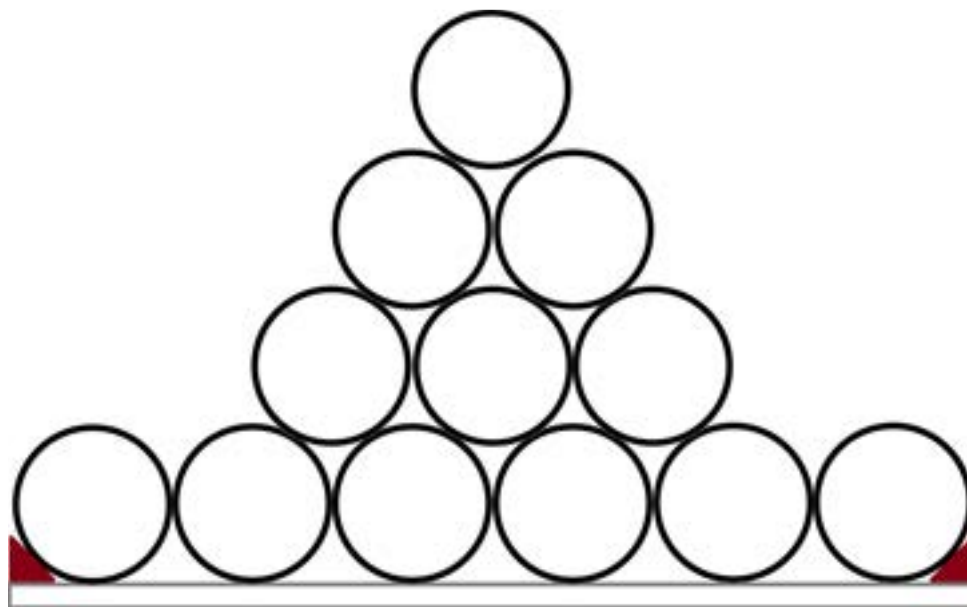
En colmena: Es el tipo de almacenamiento más usado según requerimientos de trato y preservación de la tubería, pues disminuye el roce entre tubos y evita posibles rayaduras. Para el caso de tubería revestida se usará una felpa para el descanso de la tubería sobre el madero. Se usan cuñas de madera clavadas en el listón para asegurar cada plancha. Se usarán igual número de cuñas que maderos por plancha. La altura de los módulos será aproximadamente de 2.50 metros cada arrume.



VISTA LATERAL

Nota: Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) se usará doble madero 4 x 4 en la base con el fin de separar aún más la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento. El Almacenamiento siempre comenzará y se mantendrá mínimo a 1 metro de distancia de los senderos peatonales, paredes de bodegas, puertas y otras cargas que estén cerca.

En pirámide: Usado para tubería suelta, aumenta el roce entre la tubería, por lo que es descartado para tubería que precise un mayor cuidado en el revestimiento. El almacenamiento se va realizando, disminuyendo de un tubo por cada tendido hasta completar la altura segura de la pirámide. Se usan cuñas de madera clavadas en el listón para asegurar cada plancha. Se usarán igual número de cuñas que maderos por plancha. La altura de los módulos será aproximadamente de 2.50 metros cada arrume. Por seguridad en el segundo tendido se omitirá el primer y último tubo.



VISTA LATERAL

Nota: Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) se usará **doble madero 4 x 4 en la base** con el fin de separar aún más la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento. El almacenamiento siempre comenzará y se mantendrá mínimo a 1 metro de distancia de los senderos peatonales, paredes de bodegas, puertas y otras cargas que estén cerca.

En cruce o triquiado: Usado para tubería suelta, aumenta el roce entre la tubería, por lo que es descartado para tubería que precise un mayor cuidado en el revestimiento. Se usan maderos solo en la base. Se usan cuñas de madera clavadas en el listón para asegurar cada plancha. Se usarán igual número de cuñas en ambos lados de cada tendido para evitar movimientos y caída de este. La altura de los módulos será aproximadamente de 2.50 metros cada arrume. Las Flechas Rojas indican la ubicación de las cuñas.



Nota: Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) se usará **doble madero 4 x 4 en la base** con el fin de separar aún más la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo

en caso de posible hundimiento. El almacenamiento siempre comenzará y se mantendrá mínimo a 1 metro de distancia de los senderos peatonales, paredes de bodegas, puertas y otras cargas que estén cerca.

- LAMINAS SUELTAS Y EN ATADOS

Las láminas de acero en caliente podrán ser almacenadas a la intemperie usando maderos en su base y separación dependiendo el largo y espesor. Se almacenarán en zona descubierta siempre y cuando el cliente no requiera lo contrario, se utilizarán 3 maderos en base para laminas con longitud de 6 metros y espesores mayores a 8MM; para espesores menores a 8MM se usarán 4 maderos con el fin de evitar elongaciones. Para el caso de láminas con longitud mayores a 6 metros y espesores mayores a 8MM se usarán 4 maderos; para espesores menores a 8MM se usarán 5 maderos con el fin de evitar elongaciones. Los maderos se repartirán de manera uniforme en toda la extensión de la lámina. Las láminas bajo proceso de laminado en frío (cold rolled), se almacenarán bajo techo, distante de todo tipo de humedad y corrosión.

***Nota:** Si el terreno presenta condiciones irregulares (desniveles, humedad) se usará doble madero 4 x 4 en la base con el fin de separar aún más la carga del terreno, evitando así el contacto con el suelo en caso de posible hundimiento.*

Tipos de Almacenamiento:

En Colmena



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Si aplica, se podrán almacenar en una misma colmena varias referencias dividiéndolas con maderos siguiendo la línea del madero base, teniendo en cuenta BLs, cliente y motonave.

En “U” (para alares)



En “U” doble sentido (centro de patios)



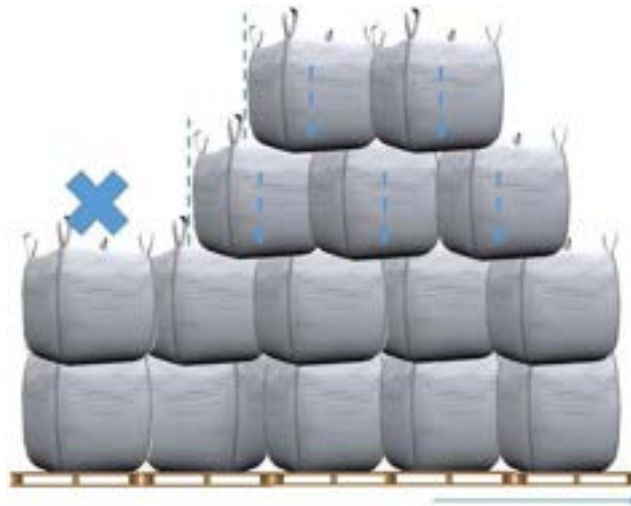
Para este tipo de almacenamiento, las colmenas deberán quedar de tal forma que el equipo Elevador tenga total espacio de Operación para maniobrar en todos los sentidos.

32.5.10 Procedimiento para el manejo de carga general (cajas, super sacos, eslingas, carga paletizada)

Este tipo de carga se almacena en patio y/o bodegas dependiendo de las condiciones físicas de la carga y de acuerdo con solicitud del cliente o dueño de esta.

Las **cajas** especialmente de madera serán almacenadas con sus respectivos separadores de madera; en caso de no presentar se almacenará sobre estibas de madera o maderos 4x4x1.20. Los niveles de altura de almacenamiento dependerán de la capacidad de aplastamiento de la carga y el peso unitario de cada una. Se utiliza uno o máximo dos niveles para no afectar el empaque.

Super sacos y eslingas se almacenarán en configuración de pirámide escalonada, es decir, en el primer tendido de N x M unidades, el segundo tendido N-1 x M-1, el tercer tendido N-2 x M-2, siendo N el número de unidades de carga almacenada a lo largo y M unidades a lo ancho. La máxima altura dependerá la robustez de la unidad de empaque sin superar 5 metros de altura.



Se almacenarán sobre estibas para así evitar el contacto con la superficie, se mantendrá el tipo de almacenamiento una sobre la otra solo hasta el segundo nivel, a partir del tercer nivel se aplicará la regla escalonada dejando 1 (un) primer espacio (Big bag) para la seguridad del perímetro. El almacenamiento siempre comenzará y se mantendrá mínimo a 1 metro de distancia de los senderos peatonales, paredes de bodegas, puertas y otras cargas que estén cerca.

La **carga paletizada** se almacenará hasta 3 niveles de altura, teniendo en cuenta que los orificios por los cuales ingresan las horquillas de los montacargas o elevadores queden siempre en el mismo sentido.



El almacenamiento de pallets al igual que la mayoría de las cargas está sujeto a la condición de esta, si los pallets son estables se almacenarán una sobre la otra solo hasta el segundo nivel, a partir del

tercer nivel se aplicará la regla escalonada dejando 1 (un) primer espacio (Pallet) para la seguridad del perímetro.

Para el caso de la carga pre-eslingada de cemento; La altura del almacenamiento estará sujeta al equipo usado en la operación y por supuesto a la estabilidad de la carga; sin embargo, se definirá como altura máxima de apilamiento 5 (cinco) pallets/eslingas de alto. El almacenamiento siempre comenzará y se mantendrá mínimo a 1 metro de distancia de los senderos peatonales, paredes de bodegas, puertas y otras cargas que estén cerca.

32.5.11 Procedimiento para el manejo de granel Industrial

El vehículo cargado al costado de la motonave se traslada del muelle su zona de almacenamiento designada, donde descarga el producto para su arrume. El producto es almacenado en patio o bodega de acuerdo con las características fisicoquímicas del mismo y/o requerimientos especiales del cliente. En caso de que el producto sea sensible al agua, se deberá cubrir con plástico o carpas si es almacenado en patio abierto.

En la zona de almacenamiento el producto es recibido por un cargador que recoge el producto volcado y lo aproxima al alcance una retroexcavadora o lo deposita en la tolva de una banda arrumadora con el objetivo de dar mayor altura al arrume y optimizar el espacio de almacenamiento. La altura del arrume dependerá de la zona donde se esté almacenando. Para el caso de patio abierto, la altura dependerá de las restricciones medioambientales y normas de HSE del terminal, que se evaluarán para cada caso en particular. En el caso de bodega, la altura máxima del arrume será de aproximadamente un metro por debajo de la altura máxima de la cumbrera.

El arrume de estos productos puede ser de dos formas:

- **Pirámide trunca:** el material es apilado a 37° aproximadamente por su ángulo natural de escurrimiento y manteniendo a nivel el techo.
- **Traslación de cono:** aplica cuando el apilamiento se realiza con banda arrumadora. El arrume se inicia en un punto hasta su máxima altura y el equipo se va trasladando en su eje horizontal manteniendo la altura del primer pico.

35.5.12 Procedimiento para el manejo de Coque

El vehículo cargado ingresa al terminal procedente de las minas de producción de cada cliente. Dentro del terminal se ubica en el patio de recibo de coque y en la zona asignada por el supervisor de operaciones. La carga estará segregada por cliente y granulometría. El producto es descargado por una cuadrilla de 4 personas que inicialmente abren las compuertas laterales del tráiler para permitir el descargue por gravedad de parte del producto y posteriormente suben al tráiler para continuar con el descargue con ayuda de herramientas manuales (palas).

Dependiendo de la granulometría y requerimientos del cliente se utilizarán protectores metálicos (faldones) que separan el producto entre el tráiler y las llantas del vehículo. Una vez finalizado el descargue, el cargador retira la carga parcial descargada y la arruma directamente a la pila de almacenamiento correspondiente.

Dependiendo de la granulometría y requerimientos del cliente, la carga podrá ser re-arrumada mediante el uso de banda para optimizar el espacio y ganar altura. La altura de las pilas de coque es de un metro por debajo de la altura máxima de la malla de protección que bordea el patio.

El arrume de estos productos puede ser de dos formas:

- **Pirámide trunca:** El material es apilado a 37° aproximadamente por su ángulo natural de escurrimiento y manteniendo a nivel el techo.
- **Traslación de Cono:** Aplica cuando el apilamiento se realiza con banda arrumadora. El arrume se inicia en un punto hasta su máxima altura y el equipo se va trasladando en su eje horizontal manteniendo la altura del primer pico.

32.5.13 Reporte de resultados

No aplica.

32.6 DESCARGUE DIRECTO

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como “*Anexo B. Protocolo LGOP-SER3-II3 Descargue Directo*”.

32.6.1 Objeto

Describir los pasos a seguir para el desarrollo de la operación de descargue directo que se realiza vía terrestre o fluvial.

32.6.2 Alcance

Incluye todas las actividades relacionadas con la operación de descargue directo desde los muelles de la instalación portuaria hasta artefactos navales o vehículos contratados por el cliente.

32.6.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.6.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

ARIN, Agencia de Aduanas, Embarcador, Lista de empaque, Inventario

32.6.5 Responsables

Director de Operaciones: Es responsable de velar por el cumplimiento de todo lo descrito en este procedimiento.

Coordinador /jefe de Operaciones: Es responsable de garantizar que se realice la correcta entrega de la carga, teniendo en cuenta la solicitud del cliente, los tiempos y el detalle de los productos solicitados.

Supervisor de Operaciones: Es responsable de verificar y dirigir diariamente en campo las operaciones de entrega de carga. La asignación del personal indicado y la logística de ingreso y salida de los carros que estén realizando el retiro.

Auxiliar de Operaciones: Es responsable de ejecutar todo lo consignado en este instructivo, hacer efectiva la entrega indicando la carga que debe tomar el operador y verificando que sea a conformidad con el documento ARIN. Informar al supervisor de operaciones cualquier novedad que altere lo descrito en el instructivo.

- Estiba y Desestiba del material
- Identificación y marcación de la carga con Listas de Empaque.
- Comunicación con Supervisores de Buque del material a cargar

Proveedor de transporte fluvial: De acuerdo con el número de barcazas se asignarán funcionarios que se encargarán de las siguientes funciones:

- Disponibilidad continua del Remolcador para las movilizaciones necesarias durante el cargue a Barcaza y recogida de nuevas Barcazas para la continuación del cargue.
- Proveer Plano de Estiba.
- Indiciar la localización de la mercancía a bordo de Barcaza de acuerdo con plano de estiba y evitar situaciones que conlleven a riesgos o sobrecostos por ajustes al proceso de cargue.
- Comunicación con supervisores a bordo del Buque del material a cargar a Barcaza.
- Proveer material de trínca sobre barcazas.
- Coordinación de movimiento de barcazas durante el descargue del material.

32.6.6 Descripción

Para la evacuación directa de carga, se debe utilizar el documento generado en el sistema de control de inventario del terminal (RDA3-F-03 ARIN), con el cual se autoriza el ingreso de un vehículo para el cargue a camión y retiro de carga cuya operación logística no incluye almacenamiento en patio, es decir, aplica para aquellas operaciones de descargue de buque a camión. Este documento es solicitado en ventanilla de documentación por el importador, su agencia de aduanas o la empresa de transporte autorizada, mediante la presentación de una orden de servicio, cuando se trata de carga general; y mediante autorización recibida por correo electrónico, cuando se trata de carga granel. Para este último, se oficializa la entrega del ARIN con la firma del acta de entrega por parte del funcionario de la empresa de transporte autorizada para el retiro de la carga. Este documento aplica para el despacho de carga desaduanada en entrega en lugar de arribo, en traslado aduanero o en tránsito aduanero.

Las operaciones de descargue directo de una motonave acuerdan en la programación de la motonave y se registra en el documento LGOP-SER3-F07 Anuncio y programación de operación marítima, donde se indica la cantidad de carga a retirar, cantidad de vehículos/artefactos navales, empresa

transportadora asignada y fecha estimada de inicio de la operación y productividad estimada de la misma.

32.6.7 Descargue directo vía terrestre

Los vehículos podrán ingresar al terminal, una vez haya iniciado operaciones la motonave y la carga a evacuar este en proceso de descargue y/o de acuerdo con lo consignado en la programación de operaciones. Cada vehículo que requiera ingresar al terminal para retiro directo de carga debe portar un ARIN con esta autorización y presentarse en Zona Par y/o Garita de acceso del terminal, se debe cumplir con el instructivo de Gestión Zona PAR. Estos vehículos surten el proceso de ingreso descrito en el procedimiento Operación terrestre de entrega y recibo de carga (LGOPSER3-P22) y se dirigen a la zona de cargue según sea la posición del muelle donde esta atracada la motonave.

En muelle el Auxiliar de Operaciones debe recibir el vehículo y realizar el proceso de despacho como se describe en el instructivo Operación terrestre de entrega y recibo de carga (LGOP-SER3-I01). Constantemente el Auxiliar de operaciones debe verificar el saldo de mercancía que se retirará directo de forma que se tenga un control de unidades pendientes y de los carros que se están atendiendo.

32.6.8 Descargue directo a artefacto naval

Para las operaciones de descargue directo a artefacto naval se asignará un número de auxiliares de operaciones de acuerdo con el número de bodegas de la embarcación/barcaza; estos auxiliares se encargarán de las siguientes funciones:

- Estiba y Desestiba del material
- Identificación y marcación de la carga con Listas de Empaque.
- Comunicación con Supervisores de Buque del material a cargar.

Previo a la operación el proveedor de transporte fluvial es el responsable por coordinar con la motonave la maniobra de acoderamiento a la misma, previo anuncio de número de artefactos navales, identificación de estos y ETA de cada uno.

Es responsabilidad del área de seguridad física del terminal inspeccionar el área y proveer los controles necesarios para identificar, reportar y controlar oportunamente cualquier actividad sospechosa durante la operación.

Es responsabilidad del jefe de operaciones marítimas definir en conjunto con el capitán de la motonave la secuencia de descargue.

Es responsabilidad del área de operaciones del terminal proveer la posición correcta de acuerdo con la secuencia de descargue definida.

Cada artefacto naval utilizado en la operación debe contar con la liquidación del ARIN de descargue directo antes de zarpar a destino.

32.6.9 Descargue directo

El descargue directo al artefacto naval se realizará una vez este se encuentre acoderado a la motonave. El despacho del convoy se realizará tan pronto finalice el descargue de la mercancía con destino al muelle indicado por el cliente.

32.6.10 Herramientas / equipos a utilizar

Radio móvil de comunicación, planillas de inventario, planillero, computador.

32.6.11 Consideraciones HSE

Solo se realizará el cargue si y sólo si el conductor del vehículo y representante del cliente portan debidamente los elementos de protección personal básicos (casco y botas de seguridad, chaleco y gafas) de acuerdo con las normas HSE del terminal.

Siempre que la carga requiera de algún manejo ambiental especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga.

32.6.12 Reporte de resultados

LGOP-SER3-F11 Atraque y Zarpe de Motonaves y/o Artefactos Navales

32.7 DESCARGUE CON LLUVIA

El concesionario realiza las operaciones de cargue y descargue de buques cuando se presentan lluvias, siempre y cuando no entrañen peligro la integridad de las personas, carga o equipos. En caso de presentarse fuertes tormentas eléctricas acompañadas de vientos superiores a 25 nudos, no se realiza esta actividad por lo que dicha condición hace que se cierren las operaciones portuarias en el Terminal. Se exceptúan de estas operaciones, las cargas consistentes en gráneles tales como algodón, papel, café, maíz, soya y cualquier tipo de producto sensible a la lluvia.

En caso de presentarse amenaza de lluvia o lluvia se debe considerar el siguiente procedimiento estándar de operación según el tipo de carga que se esté movilizando, el cual aplica a toda operación marítima o terrestre que se esté desarrollando en el terminal portuario para ser implementado por personal propio, personal subcontratado, usuarios y clientes.

Tipo de carga	Actuación
Granel limpio	Debe suspender operaciones inclusive por amenaza de lluvia para todos los productos de esta categoría. El Capitán del barco debe ordenar cerrar bodegas y en tierra el personal del terminal resguardar bajo techo los vehículos que se encuentren realizando traslado de carga
Granel industrial	Algunos productos sensibles 100% al agua deben suspender operaciones inclusive por amenaza de lluvia. El Capitán del barco debe ordenar cerrar bodegas y en tierra el personal del terminal resguardar bajo techo los vehículos que se encuentren realizando traslado de carga. Así mismo, cubrir con plástico o carpa el producto que pueda encontrarse en muelle resultado de la operación de descargue
Acero	Algunos productos que por su proceso de aleación son sensibles 100% al agua deben suspender operaciones inclusive por amenaza de lluvia. El capitán del barco debe ordenar cerrar las bodegas y en tierra el personal del terminal resguardar bajo techo los vehículos que se encuentren realizando traslado de carga y la carga que se encuentre en muelle resultado de la operación de descargue
General	Algunos productos que por su constitución son sensibles 100% al agua deben suspender operaciones al evidenciarse presencia de lluvia. El Capitán del barco debe ordenar cerrar las bodegas y en tierra el personal del terminal resguardar bajo techo los vehículos que se encuentren realizando traslado de carga y la carga que se encuentre en muelle resultado de la operación de descargue.
Todo tipo de carga	Para todos los productos de carga general , acero o granel industrial que no sean sensibles al agua, las operaciones se suspenderán una vez haya presencia física de inicio de lluvia. Así mismo el área de HSE debe monitorear si se presenta "tormenta eléctrica" e informar al personal para su aseguramiento

32.8 MANEJO DE EQUIPAJES EN NAVES DE PASAJEROS

El concesionario no presta el servicio de manejo de equipajes en naves de pasajeros.

32.9 MERCANCÍA ABANDONADA

El concesionario tiene la obligación de reportar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, el vencimiento del término de permanencia de las cargas que al finalizar éste, no hayan sido reembarcadas, sometidas a un régimen aduanero o respecto de las cuales no se haya modificado el régimen inicial, en los términos establecidos para ello para cada depósito. Esta obligación también aplica para aquellas cargas que permanezcan en el lugar de arribo -muelle por un término superior a UN (1) mes, contado desde la fecha de su llegada al territorio aduanero nacional.

En caso de emergencia y con el fin de garantizar la seguridad del puerto, el concesionario, previo visto bueno de la DIAN y de la Superintendencia de Transporte, podrá ordenar la destrucción de dichas mercancías siempre y cuando se encuentren bajo el área de su competencia.

Cuando las mercancías nacionalizadas no hayan sido requeridas por la Autoridad competente, y sean abandonadas por su propietario en la zona portuaria adeudándole al concesionario valores equivalentes y/o superiores a su precio de venta, estas quedaran disposición del concesionario, salvo mejor derecho de terceros o intervención fiscal, quien procederá a subastarlas, previo cumplimiento

del procedimiento establecido en los protocolos para su disposición que hace parte integral de este Reglamento.

32.10 CARGAS BAJO CONTROL JUDICIAL

Las cargas depositadas en las áreas de almacenamiento que se encuentren bajo control judicial o de autoridad competente, están sujetas a las mismas reglas que las demás respecto al pago de los servicios, sin perjuicio de ser trasladadas al lugar que disponga el concesionario, previa anuencia de la autoridad competente.

32.11 OPERACIÓN TERRESTRE DE ENTREGA Y RECIBO DE CARGA

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “*Anexo F. Protocolo LGOP-SER3-P22 Operación Terrestre de Entrega y Recibo de Carga*”.

32.11.1 Objetivo

Establecer el procedimiento a seguir para toda operación terrestre de entrega y recibo de carga del terminal portuario.

32.11.2 Alcance

Este procedimiento aplica para toda la carga en importación que se encuentre almacenada en el depósito público y CDLI (Centro de Distribución de Logística Internacional) del terminal y toda la carga que ingrese en modalidad de exportación o traslado al terminal portuario.

32.11.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance For Secure Commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.11.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

- Troque de carga
- Estrobar
- Trincado

32.11.5 Responsables

Director de Operaciones: Es responsable de velar por el cumplimiento de todo lo establecido en este procedimiento.

Coordinador de Operaciones: Es responsable de:

- Establecer las medidas de seguimiento y control para que se desarrollen todas las actividades incluidas en el procedimiento.
- Establecer acciones de mejora durante el proceso.
- Autorizar el proceso de ajuste y conciliación de inventario en SISPUERTOS en caso de novedades
- reportadas.

Jefe de Operaciones (Almacenamiento): Responsable de:

- Realizar el seguimiento diario de todas las actividades relacionadas con la entrega de la carga.
- Realizar descuento del inventario en el sistema SISPUERTOS.
- Gestionar la ubicación y marcación de la carga en patios y bodegas de almacenamiento.
- Notificar a la coordinación y dirección de operaciones carga faltante y/o sobrante que resulte al finalizar un inventario de carga de clientes en el terminal.
- Notificar a la coordinación y dirección de operaciones cualquier novedad correspondiente a troques de carga, errores de despacho que se presenten.

Supervisor de Operaciones: Responsable de:

- Controlar, supervisar, dirigir en el área de trabajo (patios y bodegas), la labor diaria de entrega de carga vía terrestre.
- Asignar el recurso humano y técnico que se necesita para realizar la operación.
- Verificar que el auxiliar de operaciones cuente con toda la información que requiera para el desarrollo de la actividad, por ejemplo: inventarios actualizados, listas de empaque, consignas específicas.
- Hacer seguimiento a todos los frentes de trabajo, verificando que el auxiliar de operaciones entregue la carga requerida por el Cliente y/o empresa transportadora debidamente autorizada.
- Permanecer atento a cualquier novedad presentada durante la operación.

Profesional de Operaciones Almacenamiento: Es responsable de:

- Realizar la verificación y conciliación diaria de los documentos físicos de despacho (ARIN) con la carga registrada en el inventario de SISPUERTOS.
- Entregar diariamente a los auxiliares de operaciones el reporte de inventarios de carga general que se tienen en cada patio y bodegas.
- Reportar al jefe de operaciones y coordinador de operaciones cualquier novedad e inconsistencia encontrada en la conciliación de documentos con el SISPUERTOS.

Auxiliar de Operaciones (Zona Par, almacenamiento y entrega de carga, báscula): Responsable de:

- Reportar al supervisor de operaciones cualquier novedad que altere o modifique el procedimiento aquí relacionado. LGOP-SER3-I11 Planner
- Reportar al supervisor de operaciones cualquier novedad que altere o modifique el procedimiento aquí relacionado.

32.11.6 Descripción de equipos y herramientas

Lapicero, planillero, calculadora, flexómetro, Sispuestos, impresora, fotocopidora, báscula camionera, montacargas, computador, radio móvil.

32.11.7 Seguridad e higiene industrial

Para el personal que requiera realizar traslados en las áreas operativas (patios) se debe portar obligatoriamente los elementos de protección individual - EPI estipulados por la compañía, entre los cuales encontramos: casco con barbuquejo, uniforme con manga larga, camisa / overol, reflectivo, botas de seguridad, gafas de seguridad.

Siempre que la carga requiera de algún manejo especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga, elementos de protección personal requeridos y personal especializado si requiere.

32.11.8 Control Ambiental

Siempre que la carga requiera de algún manejo ambiental especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga.

32.11.9 Descripción

Los clientes y/o empresas transportadoras autorizadas cuentan con dos modalidades de solicitud de servicio de retiro e ingreso de carga al terminal.

1. La primera es la solicitud de citas donde anuncian con un tiempo entre 12 y 24 horas de anticipación la programación de uno o varios vehículos con toda la información relacionada con el cliente y la mercancía, de esta forma se les asigna hora específica de atención y se programa el equipo y personal necesario para atenderlo.
2. La segunda es a través del enturnamiento que consiste en que los vehículos sin necesidad de anunciarse previamente llegan a Zona Par y se registran para que se les asigne un turno de cargue de acuerdo con el orden de llegada y al tipo de carga a retirar o ingresar.

Para ambas modalidades, el proceso de atención una vez se presenta en Zona Par es el mismo en todas las estaciones. Zona Par es considerada la primera estación dentro del proceso. El vehículo ingresa a Zona Par y el conductor debe presentar en la ventanilla de atención donde se ubica el auxiliar de operaciones asignado a Zona Par, el documento que lo autoriza para realizarla operación según corresponda así: LGOP-SER3-I01 Operación terrestre de entrega y recibo de carga terrestre.

El auxiliar de operaciones asignado a Zona Par debe realizar todas las verificaciones y pasos registrados en el documento LGOP-SER3-I12 Gestión Zona Par para posteriormente realizar el registro e ingreso del ARIN en SISPUERTOS.

Simultáneamente en Zona Par, un representante de la dirección de seguridad realiza la verificación física de los documentos del vehículo y conductor correspondientes a técnico mecánica, licencia de conducción, SOAT, EPI's (este procedimiento solo aplica para los vehículos que vienen con clientes

que están por fuera de citas) y elementos de trinca y aseguramiento de carga. Así mismo, un representante de la dirección de HSE verifica el estado de los vehículos y su condición física para ingresar al terminal.

Una vez que el vehículo se encuentra registrado en Zona Par, planner lo ve reflejado en su página de trabajo de SISPUERTOS - Consulta de Camiones -. Planner procede a verificar el tipo de carga que se va a entregar, las condiciones de equipos y personal necesario para prestar el servicio y de esta forma asignar el equipo propio y/o el operador/proveedor que realizará la operación. Planner notifica la presencia de vehículos al supervisor de operaciones y solicita autorización de ingreso. Este procedimiento debe realizarse de acuerdo con lo consignado en el documento LGOP-SER3-I11 Gestión Planner.

El supervisor de operaciones es quien confirma y autoriza a planner el ingreso de uno o más vehículos que se encuentren en Zona Par. Para esto el supervisor de operaciones debe confirmar con el guarda de seguridad en garita de acceso, que dentro del terminal se encuentre presente el representante de la empresa transportadora y/o cliente (embarcador) y requerir su presencia, adicional que planner ya tenga asignado el equipo que atenderá el cargue/descargue del vehículo. Así mismo, el supervisor de Operaciones debe de asignar el auxiliar de operaciones que realizara el recibo o entrega de la carga, le indicará el patio o bodega donde debe ubicarse y las consignas especiales que se tengan.

Una vez que planner ha recibido autorización de ingreso del vehículo por parte del supervisor de operaciones, planner procede a asignar operador en SISPUERTOS. Con esta confirmación, el vehículo es permitido para ingresar. Zona Par debe dar salida al vehículo en SISPUERTOS e informar al conductor que debe retirarse de Zona Par. El vehículo se retira de Zona Par y se dirige por el corredor de carga hasta la Garita de Acceso del terminal. Este punto es considerado la segunda estación del proceso donde se realizan las verificaciones de seguridad correspondientes y se registra hora de ingreso del vehículo a terminal. En esta estación el conductor con su vehículo debe presentarse portando el ARIN, documentos de conductor y vehículos; y EPI's.

Cuando el vehículo ya ha ingresado al terminal se dirige a la tercera estación del proceso, la báscula para el pesaje de entrada. El auxiliar de operaciones en báscula debe realizar el pesaje de acuerdo con el procedimiento establecido en el documento LGOP-SER3-I07 Uso pesaje y descuento de inventario en basculas. El auxiliar de operaciones en báscula debe registrar en el ARIN el sello de peso de entrada y adjuntar a este documento el formato LGOP-SER3-I05 DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME DE LOS DETALLES DE CARGA RECIBIDA que debe estar completamente en blanco, sin diligenciar. Una vez finalizado su pesaje, el vehículo debe trasladarse al patio y/o bodega donde se encuentra la carga y entregarle los documentos al Auxiliar de Operaciones asignado.

Una vez ha finalizado su pesaje de entrada, el vehículo debe dirigirse a la estación cuatro del proceso, en la zona de cargue/descargue que corresponde al patio y/o bodega de almacenamiento de la carga, el auxiliar de operaciones debe estar presente con el equipo y personal (estibadores) de apoyo que se requieran y el representante de la empresa transportadora y/o cliente (embarcador). El auxiliar de operaciones recibe de manos del conductor el ARIN con el sello de entrada, peso de báscula inicial y el formato de informe de los detalles de carga sin diligenciar. El auxiliar de operaciones debe realizar el proceso de entrega o recibo de carga de acuerdo con el documento de retiro y entrega de carga vía terrestre.

El auxiliar de operaciones es quien autoriza al operador de la maquina a movilizar la carga a entregar de acuerdo con lo registrado en el ARIN. El proveedor portuario y/o equipo propio asignado al cargue,

procede a izar o estrobar los diferentes bultos que van a ser cargados o movilizar la carga que se encuentre a bordo del vehículo (según sea el caso ingreso/retiro).

En el caso de carga a granel el procedimiento es el mismo, solo varía en los equipos utilizados para este tipo de carga, que son cargadores o retroexcavadoras. La carga es colocada sobre la mesa de los vehículos teniendo en cuenta las recomendaciones de sus conductores, quienes son responsables de la ubicación y seguridad de la carga sobre los vehículos. Durante de la operación de cargue el auxiliar de operaciones debe diligenciar correctamente el formato LGOP-SER3-I05 DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME DE LOS DETALLES DE CARGA RECIBIDA y culminada la operación diligenciar el número total de bultos/piezas entregadas o recibidas en el formato ARIN y solicitar al conductor del vehículo y el representante de la empresa transportadora y /o cliente (embarcador) el registro de su nombre, cédula legibles y firma en el formato como evidencia de conformidad y estado en el cual se entregó o recibió la carga. El conductor del vehículo con la carga a bordo procede a realizar el aseguramiento o trinca de esta antes de su movilización hacia báscula de salida.

Culminado el despacho de la mercancía, el auxiliar de operaciones debe garantizar que el módulo o módulos donde haya tomado la carga queden correctamente marcados e identificados con su información de origen y estado aduanero con los elementos de marcación adecuados: marca metal y/o planillas autoadhesivas.

Para todas las operaciones de retiro de carga, el auxiliar de operaciones que esté despachando y/o el supervisor de operaciones en turno que detecten que la máquina o herramientas que han sido asignadas a la operación dificultan o no son los adecuados para la ejecución de esta operación por la misma naturaleza de la carga o el vehículo, deben notificar inmediatamente al planner y solicitar cambio del equipo. Así mismo, si es necesario solicitar acompañamiento de personal HSE y evaluar en conjunto la operación a realizar y las posibles recomendaciones de manipulación segura que puedan aplicarse. En caso de izaje de piezas extra dimensionadas, carga proyecto especial, siempre se debe contar con la presencia de un supervisor de operaciones que dirija la maniobra.

Con la carga debidamente trincada el vehículo se dirige a la estación cinco del proceso, en la báscula para realizar el pesaje de salida y descuento de inventario correspondiente en SISPUERTOS, de acuerdo con el documento LGOP-SER3-I07 USO, PESAJE Y DESCUENTO DE INVENTARIO EN BASCULA. En báscula el auxiliar de operaciones debe registrar el peso de salida y confirmar la cantidad y referencias entregadas por el auxiliar de operaciones en patio/bodega en el documento LGOP-SER3-I05 DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME DE LOS DETALLES DE CARGA RECIBIDA. Así mismo, debe registrar en este último documento su nombre, cédula legibles y firma.

Finalmente imprimir 2 copias del documento ARIN (Se entrega una al conductor y otra como soporte de operaciones). El documento original es entregado por el conductor a seguridad en garita de salida al momento del retiro de las instalaciones.

Para el caso de carga que ingresa para exportación los vehículos se dirigen a báscula para pesaje de salida, completamente vacíos. Tan pronto el vehículo complete la cantidad o peso requerido y autorizado, este debe dirigirse a la garita de acceso para registrar su salida y la salida de la carga del terminal. Esto corresponde a la sexta y última estación del proceso. El supervisor de operaciones debe estar atento a solicitudes de revisiones y recuentos de cantidades a bordo de un vehículo en báscula que haya generado algún tipo de alerta por diferencia de pesos en el sistema. Cuando se genera esta alerta, recibe el llamado del auxiliar de operaciones asignado a Bascula y debe dirigirse a la hasta allá para verificar las cantidades, realizar las correcciones necesarias en el sistema o en la carga física en caso de un error de despacho y autorizar el peso en el sistema y el descuento del inventario.

Durante toda la operación terrestre de recibo y entrega de carga, el supervisor de operaciones debe mantener constante comunicación con planner, Zona Par y los auxiliares de operaciones asignados a patio/bodegas y básculas para tener un panorama claro de la cantidad de vehículos a atender y la logística de servicio del terminal.

32.11.10 Reportes y resultados

- LGOP-DOC3-F03 ARIN
- Correos electrónicos
- SISPUERTOS

32.12 INSTRUCTIVO DE GESTIÓN ZONA PAR

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “*Anexo D. Protocolo LGOP-SER3-II2 Instructivo de Gestión Zona Par*”.

32.12.1 Objetivo

Establecer las tareas a realizar en la estación Zona Par dentro de la operación terrestre de recibo y entrega de carga.

32.12.2 Alcance

Aplica para toda carga general y granel de importación a retirar y carga de exportación que deba recibirse y almacenarse dentro de las instalaciones portuarias.

32.12.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance For Secure Commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.12.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Zona par, Planner, ARIN, SISPUERTOS

32.12.5 Responsables

Coordinador de Operaciones // jefe de Operaciones: Responsable de:

- Velar por el cumplimiento y desarrollo de todos los pasos descritos en este instructivo.
- Establecer las medidas de seguimiento y control.

Supervisor de Operaciones: Corresponde al supervisor de operaciones encargado de almacenamiento y logística. Es responsable de:

- Estar presente en campo y estar atento a las novedades presentadas durante la ejecución de la operación terrestre concerniente a este instructivo para prestar el soporte y realizar las verificaciones necesarias desde su área de influencia y que se preste el servicio a satisfacción.
- Informar al jefe y/o coordinador de operaciones cualquier novedad o situación fuera del procedimiento normal que se presente durante la operación terrestre de recibo y entregade carga.

Auxiliar de Operaciones: Corresponde al auxiliar de operaciones asignado a Zona Par. Es responsable de realizar y cumplir a cabalidad todas las tareas consignadas dentro de este instructivo.

32.12.6 Descripción

1. Verificación física del parqueadero y contenedores oficinas: Diariamente al iniciar la jornada (primera hora), el auxiliar de operaciones encargado de Zona Par debe verificar el estado y las condiciones internas y externas de los contenedores, el parqueadero y su infraestructura, y al funcionamiento de los equipos, de acuerdo con la siguiente lista de chequeo:

Area	Item	Descripción
Interior	1	Puertas y ventanas en buen estado
	2	radio de comunicaciones (micrófono, radio base, antena, regulador)
	3	Equipo de cómputo: PC
	4	Equipo de cómputo: Monitor o pantalla
	5	Equipo de cómputo: Teclados
	6	Equipo de cómputo: Mouse
	7	Funcionamiento de aire acondicionado
Exterior	1	Revisar estado de los contenedores oficinas
	2	Revisar estado del parqueadero, que esté en buenas condiciones (infraestructura)
Funcionamiento	1	Internet
	2	Señal de radio
	3	Conexión al PC
	4	Software: SISPUERTOS
	5	Teléfono fijo

En caso de encontrar alguna novedad debe reportar inmediatamente al supervisor de operaciones en turno y enviar un correo electrónico con la información al área de mantenimiento y tecnología, si aplica, con copia al jefe y coordinador de Operaciones.

2. Registro y Enturnamiento de Vehículos: Aplica solo para los enturnamientos de vehículos para la categoría de acero y carga general, graneles limpios y fertilizantes. Se deja como excepción el COQUE, siendo enturnado desde el complejo logístico la Magdalena. (Nturnate). El vehículo ingresa al parqueadero de Zona Par y el conductor debe acercarse portando el ARIN hasta la ventanilla del contenedor oficina. El ARIN lo entrega al auxiliar de operaciones. Al auxiliar de operaciones debe verificar que el ARIN esté diligenciado correctamente con la siguiente información:

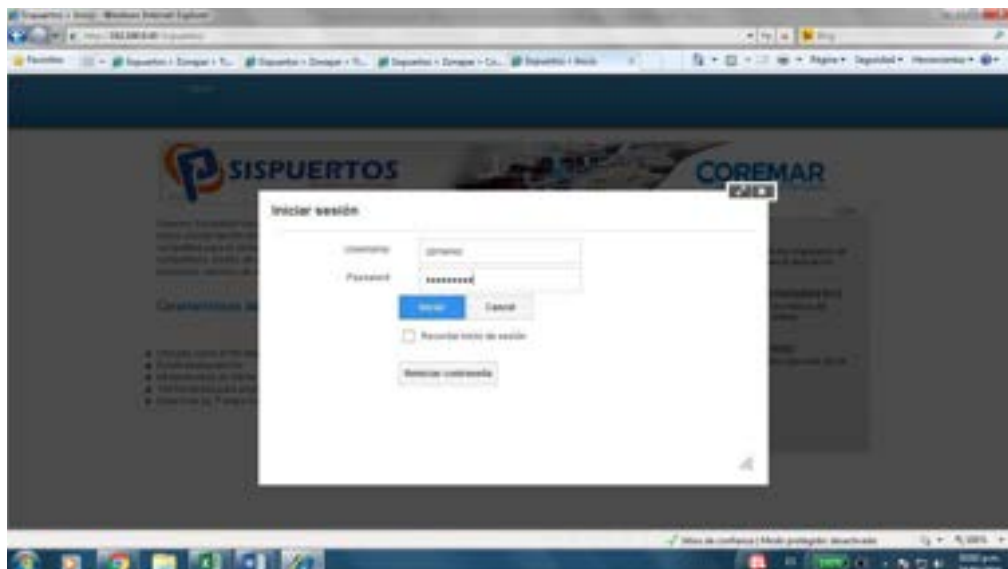
- Nombre, cédula legible y firma del conductor. Comparar con documento (cedula)físico. En caso de no portar la cedula, se debe solicitar la licencia de conducción.
- Placa cabezote y clase del vehículo. Comparar con tarjeta de propiedad físico.
- Nombre legible, firma y sello de quien recibió el ARIN representante de la empresa transportadora y/o agencia de aduanas.
- Presencia de Sticker adhesivo con código de barras corresponde solo a los arines que no están por citas (clientes) .
- Nombre legible, firma y sello de quién generó el ARIN en la oficina de Documentación (Auxiliar De Documentación).

Adicionalmente validar:

- Fecha de emisión y vencimiento del ARIN. Vigentes.
- Confirmar con el área de seguridad que el vehículo cuente con correo de autorización de la empresa transportadora para su ingreso al terminal. En caso de no tener este correo el vehículo no debe registrarse en el sistema. Para este mismo caso solo aplica con los clientes que no estén por citas, una vez generada una cita por Coremar virtual (citas.coremarvirtual.com) no es necesario el envío del correo, debido a que se entiende que hay un único usuario registrado para realizar estas solicitudes.

Una vez se han realizado las anteriores verificaciones y validaciones se procede a registrar en SISPUERTOS.

En caso de encontrar alguna novedad e inconsistencia información verificada en el documento, el auxiliar de operaciones debe reportar a supervisor de seguridad y supervisor de operaciones. Se ingresa al sistema SISPUERTOS <http://192.168.9.49/Sispuertos/> con usuario y contraseña asignados.



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Al iniciar se encuentran varias pestañas con diferentes opciones, en esta estación solo se trabaja con la pestaña que dice ZONA PAR, esta despliega un menú como se muestra en la imagen. En este caso solo se usa la opción: TIPO DE OPERACIÓN.



Se selecciona la opción ENTRADA.

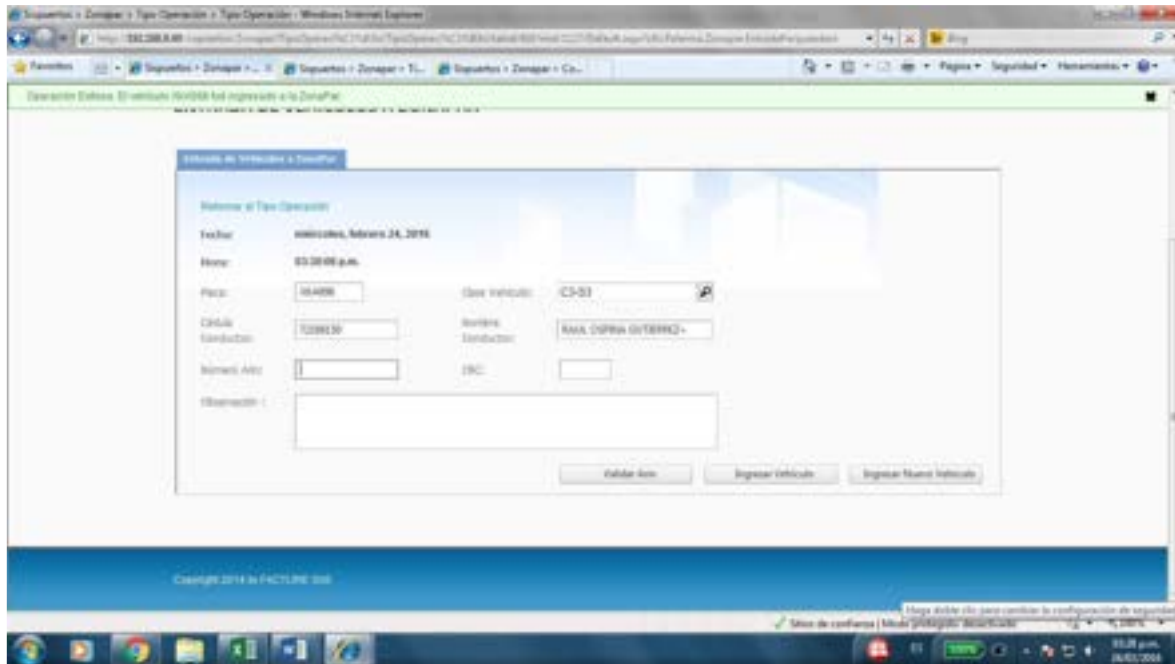


Se ingresan los siguientes datos en los campos correspondientes y se da clic en VALIDAR ARIN.

- Placa
- Clase Vehículo
- Nombre Conductor
- Cedula Conductor
- Numero ARIN y CRC

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Si todos los datos se encuentran en orden, en la parte superior el sistema arroja un mensaje en color verde aprobando la operación. Luego se selecciona la opción **INGRESAR VEHICULO**. Si el conductor presenta más de un (1) Arín para cargar, se siguen adicionando únicamente ingresando el número de ARÍN y el CRC. Luego se selecciona la opción **VALIDAR ARÍN e INGRESAR VEHÍCULO**.



Una vez ingresado y enturnado el vehículo en SISPUERTOS según el tipo de carga, este se ve reflejado en la estación consulta de camiones, de acuerdo con el tiempo que tenga el vehículo enturnado se verá reflejado en los siguientes colores:

Amarillo: quiere decir con menos de una hora en SISPUERTOS

Verde: Solicitado con operador portuario en tránsito

Rojo: con más de una hora de haber sido enturnado

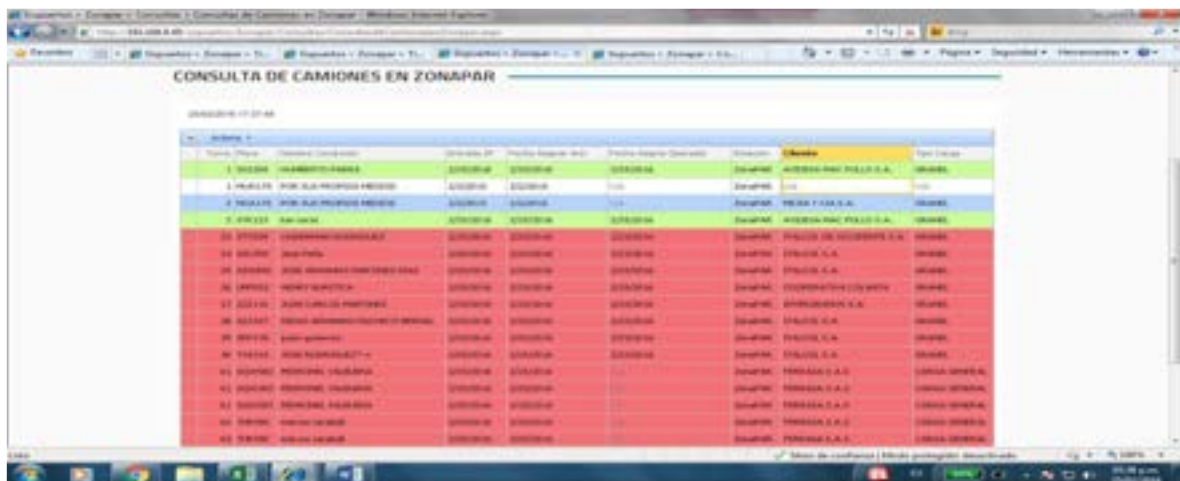
Azul: en patio.

Una vez, el planner indique al auxiliar de zona par, por medio de chat o llamada telefónica que los vehículos pueden ser ingresados a cargar, el auxiliar de zona par debe asignarle en sistema el operador portuario. Es posible verificar que el vehículo ha sido enturnado correctamente en SISPUERTOS de la siguiente forma: En la pestaña de ZONA PAR se selecciona la opción **CONSULTA DE CAMIONES EN ZONA PAR**.

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007



Esta opción mostrará los vehículos que se encuentran en ZONA PAR, tránsito, y en patio, con el fin de hacer seguimiento de las estaciones por las que debe pasar el vehículo.



Tránsito	Zona Par	Patio	Operador
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

IMPORTANTE:

Tener en cuenta que cuando se enturnan vehículos en Zona Par, el tiempo de espera empieza a transcurrir. Los vehículos que llegan con una cita son llamados de inmediato a cargar. Hay tres indicadores en colores, y cada color indica el estado del vehículo en Zona Par:

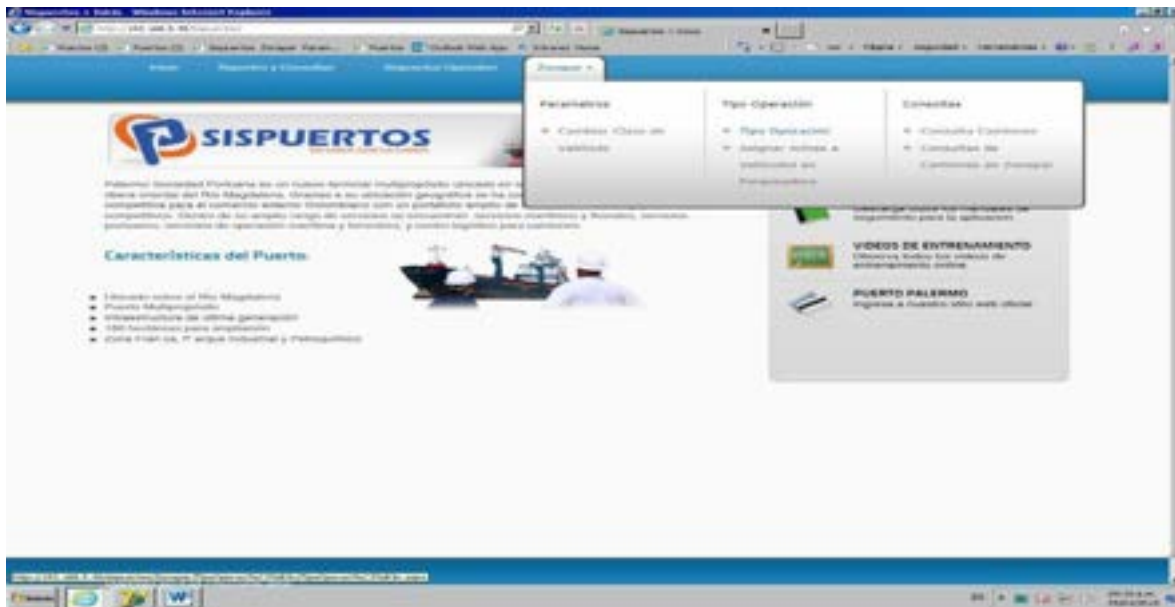
AMARILLO: Indica que el vehículo, está en turno.

ROJO: Indica que el vehículo está en turno y supera los 60 minutos en espera.

VERDE: Muestra los vehículos con asignación de operador por parte del auxiliar de zona par autorizados por planner.

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

El siguiente recuadro muestra los vehículos, con operador ya asignado. Esto confirma autorización del terminal para dar salida al vehículo desde Zona Par.
Se deber dar salida de Zona Par y el vehículo automáticamente pasa a estación Transito.



El auxiliar de operaciones debe informar al conductor y dirigir los vehículos hacia el terminal.



ID	Tipo	Estado	Ubicación	Operador
20	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	ALBINO
21	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
22	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
23	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
24	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
25	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
26	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
27	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
28	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
29	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
30	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
31	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
32	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
33	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
34	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
35	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
36	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
37	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
38	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
39	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
40	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
41	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
42	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE
43	CARGA GENERAL	Entrada de Mercadería	Salida de Carga General	TRINCE

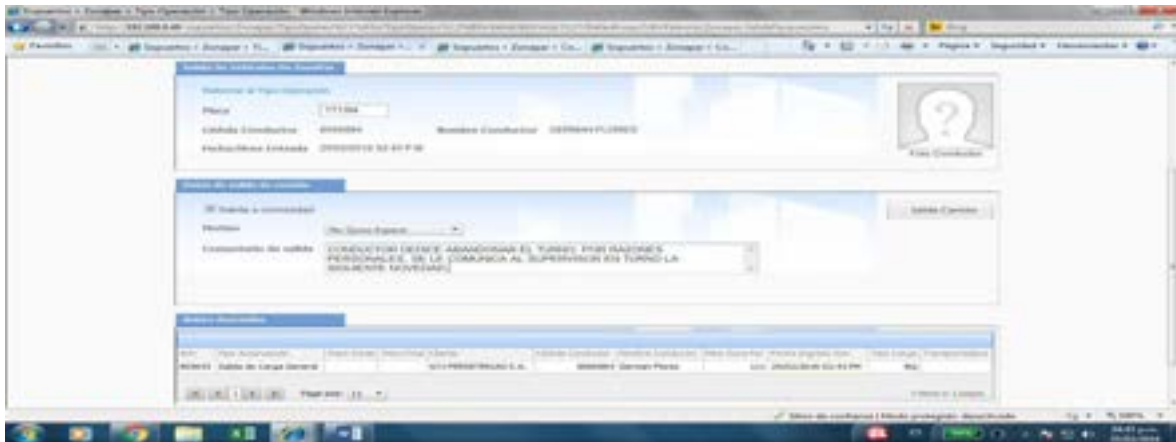
Para la salida de Zona Par se deben realizar los siguientes pasos:

- En la pestaña de ZONA PAR se selecciona la opción TIPO DE OPERACIÓN.



-

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007



Durante toda la jornada y siempre se esté desarrollando la operación terrestre de entrega y recibo de carga el auxiliar de operaciones en Zona Par debe:

- Permanecer en constante comunicación con planner y el supervisor de Operaciones para la coordinación logística del ingreso y salida de vehículos que se encuentren realizando operación de carga/descarga de camión. Confirmar con el representante de Seguridad en Zona Par que el vehículo cuente con las herramientas de aseguramiento y trinca adecuadas según el tipo de carga que va a retirar. Si no tienen estos insumos al día no deben enturnarse.
- Verificar los clientes que tienen autorización de ingreso sin herramientas de aseguramiento y trinca porque ya cuentan con estos dentro del terminal y con estos proceder normalmente a enturnarlos.
- Si al finalizar el turno 23:30 sin relevo, se tiene vehículos aun en espera, estos deben dejarse en el sistema, pero en la estación tránsito. En caso de presentarse demoras en el sistema de enturnamiento y/o atención de los vehículos, el terminal cuenta con un proceso de atención de PQR's donde se puede presentar la novedad ante el área de servicio al cliente y registrar las respectivas acciones de mejora. El conductor y/o representante de la empresa transportadora puede contactar vía telefónica o por correo electrónico a las personas encargada.

32.12.7 Herramientas / equipos a utilizar

- SISPUERTOS

32.12.8 Consideraciones HSE

Para el personal que requiera realizar traslados en las áreas operativas (patios) se debe portar obligatoriamente los elementos de protección individual - EPI estipulados por la compañía, entre los cuales encontramos: casco con barbuquejo, uniforme con manga larga camisa/overol, reflectivo, botas de seguridad, gafas de seguridad.

Durante las actividades desarrolladas en áreas de oficina (incluye contenedores), se recomienda la práctica de pausas activas con el propósito de prevenir desordenes psicofísicos causados por la fatiga física y mental. De igual forma se recomienda mantener durante la jornada laboral posturas adecuadas a fin de disminuir tensiones musculares; aumentar la capacidad de concentración y precisión,

disminuir dolencias de columna, y por dolencias osteomusculares. Se debe hacer uso racional de la energía eléctrica a través de los computadores y luminarias.

32.13 PROTOCOLO SOBRE CARGAS OBJETABLES

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: *“Anexo M. Protocolo LGOP-SER3-P01 Cargas objetables”* y del numeral 5.18 *“Protocolo para la remoción de cargas objetables”* del documento aportado.

32.13.1 Objetivo

Establecer el procedimiento a seguir para la detección, registro y reporte de cargas objetables que se reciban en el terminal. Se registran como cargas objetables para terminales multipropósito todas aquellas en general que al arribo de la embarcación o barcaza no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque o desembarque; las cargas serán objetables de acuerdo con los estándares de salud y seguridad del trabajo que tiene el terminal.

Toda carga que se encuentre contaminada con elementos como agua, oxido, mezcla de productos u otros residuos, será tratada como carga con novedad que debe reportarse de inmediato al Capitán de la motonave, previo a su descargue. Estas condiciones serán incluidas en notas de responsabilidad donde se deje constancia de las condiciones de recibo previo a su manipulación y se deje sentado la transferencia de responsabilidad. Si la contaminación no afecta su configuración o seguridad, se procede a descargar y almacenar según la planeación hecha previamente. También serán objetables las cargas que su información documental no concuerde con las condiciones físicas de la carga (ejemplo empaques).

32.13.2 Alcance

Aplica para todas las cargas granel y general que se reciban en la operación marítima y terrestre dentro de las instalaciones portuarias.

32.13.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.13.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Avería o no conformidad, Bulto, Carga a granel, Reparación

32.13.5 Responsables

Director de Operaciones: Responsable de velar por el cumplimiento de todo lo descrito en este procedimiento.

Jefe de Operaciones: Responsable de:

- Garantizar que se realice el correcto registro y reporte de las novedades con que se recibe la carga.
- Realizar el reporte oportuno al área comercial y servicio al cliente para su notificación al cliente.

Supervisor de Operaciones: Responsable de:

- Tomar evidencia fotográfica de la avería o muestra del producto no conforme (si aplica).
- Diligenciar el formato LGOP-SER3-F03 Acta de Averías
- Presentar las correspondientes notas de responsabilidad a las motonaves.
- Notificar al área de operaciones de las novedades detectadas.

Auxiliar de Operaciones: Responsable de:

- Detectar cualquier no conformidad en el estado de la carga
- Diligenciar el formato LGOP-SER3-F04 Reporte de novedades
- Reportar de manera inmediata al Supervisor en turno las no conformidades detectadas

32.13.6 Descripción de equipos y herramientas

Cámara fotográfica, Flexómetro.

32.13.7 Seguridad e higiene industrial

- Uso de Elementos de protección personal en áreas operativas.
- Uso de elementos de protección específicos para el manejo de mercancía peligrosa según sea el tipo de avería.
- Seguimiento de estándares de seguridad según sea el caso.
- Siempre que la carga requiera de algún manejo especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga, elementos de protección personal requeridos y personal especializado si requiere.

32.13.8 Control ambiental

Siempre que la carga requiera de algún manejo ambiental especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga.

32.13.9 Descripción

Para toda motonave atracada en el muelle de la instalación portuaria, posterior a la visita de las autoridades y dada la libre plática, el supervisor de operaciones, sube a bordo y realiza la inspección 360° a la carga, para identificar posibles averías de origen. En caso de detectar alguna novedad, debe

informar inmediatamente al jefe de operaciones, para su evaluación y preparación de la respectiva nota de responsabilidad a la motonave. Así mismo, informar a la tripulación de la motonave en sitio.

La nota de responsabilidad es un documento que realiza el terminal donde se debe registrar el detalle de la novedad encontrada con sus respectivas evidencias fotográficas y donde el terminal se exonera de cualquier reclamación posterior y/o extra-costo generado por dicha condición. Este documento es presentado por el Supervisor ante el Capitán de la Motonave para su aceptación y firma.

En caso de que no se detecte ninguna novedad de origen, el Supervisor de operaciones debe dirigirse al capitán de la motonave, con el plano de estiba y la propuesta de secuencia de operación, para coordinar el descargue. De acuerdo con lo conversado con el Capitán de la motonave, se procede a iniciar la operación con el desarranche de la grúa y la apertura de escotillas.

Ejecutada la operación marítima (importación) se recibe la carga en la zona de almacenamiento. El auxiliar verifica la integridad física de la carga teniendo en cuenta los siguientes aspectos: forma y estado del embalaje, abolladuras, hendiduras, reparaciones previas, golpes, torceduras, dobleces, alto grado de oxidación (metales), derrames, rasgaduras y cualquier otro defecto o avería en la mercancía. Cuando se encuentre una etiqueta IMO en un contenedor vacío, se considera como una carga objetable. El Auxiliar de Operaciones debe comunicar al supervisor en turno, registrarlo en la planilla de tarja de carga general o contenedores (según sea el caso) y diligenciar el reporte en el formato LGOP-SER3-F04 Reporte de Avería.

Nota. Lo anterior también aplica para contenedores llenos con carga no peligrosa que tengan etiquetas IMO. El supervisor de operaciones recibe el reporte de la avería, verifica la carga y toma evidencia fotográfica del estado de esta. Para todo caso, el supervisor de operaciones autoriza el aislamiento de la carga afectada o la suspensión de la operación de acuerdo con la gravedad de la avería. Si la avería detectada compromete la integridad del medio ambiente y/o los trabajadores, el supervisor de operaciones deberá notificar al Departamento HSEQ para que se tomen los correctivos pertinentes. Así mismo elabora el LGOP-SER3-F03 Acta de Avería la cual debe ser firmada por el operador que manipula la carga.

En los casos en que la carga pueda repararse, sólo se procederá a realizar esta acción previo diligenciamiento del acta en mención y autorización del supervisor en turno. Si la no conformidad es detectada sin la participación o manipulación de un tercero (operador) se debe cumplir el mismo procedimiento aclarando la responsabilidad del concesionario e iniciando una investigación de las posibles causas que generaron la avería.

En la operación de ingreso terrestre, toda novedad que se detecte en la carga al momento de recibirla en el terminal y previo a su almacenamiento debe ser registrada en el documento ARIN. Así mismo informar al representante/embarcador que esté presente. Según la afectación encontrada en la carga, el jefe de operaciones debe notificar a la empresa Ajustadora de Seguros para su visita de inspección y posterior emisión del reporte. Por otra parte, el jefe de operaciones debe notificar a las comercial y servicio al cliente las novedades encontradas en la carga para su respectivo aviso a los clientes.

32.13.10 Mercancía Trocada

Hace referencia cuando, se recibe carga de una referencia diferente a la manifestada a nivel documental para la terminal, sin embargo, se evidencia faltante de la carga que sí venía manifestada

para la instalación portuaria. Al momento de digitar la documentación a la DIAN se coloca la carga tal cual como arribó al terminarlo.

32.13.11 Carga Averiada

Es la carga que por mala manipulación y por una mala estiba llega averiada ya sea en su empaque o en el producto como tal, esta condición al momento de ser detectada de inmediato se le informa al primer oficial o al capitán de la motonave y se presenta una carta de protesta y/o nota de no responsabilidad por la condición en que llega la carga.

32.13.12 Reporte de resultados

- ARIN
- LGOP-SER3-F03 Acta de Avería
- LGOP-SER3-F04 Reporte de novedades

32.14 MANEJO DE CARGA PARA OTROS PUERTOS/CARGAS EN TRÁNSITO

Las cargas en tránsito hacia otros puertos y/o depósitos, deberá ser sometida a las disposiciones establecidas por la DIAN o la entidad que haga sus veces, por lo que cualquier operación relacionada con el cargue/descargue, traslado y/o almacenamiento, deberá estar acorde a la normatividad aplicable.

Para toda carga que se reciba en modalidad de tránsito aduanero, el cliente, de servicio ante el área de documentación para la generación de sus ARINES. En este momento debe entregar la Declaración de Tránsito Aduanero con número de aceptación otorgado por la autoridad aduanera.

Una vez el vehículo cuenta con el ARIN de ingreso, el proceso de recibo de la carga se realiza conforme al procedimiento LGOP-SER3-P22 Operación terrestre de entrega y recibo de carga.

La carga cuando es recibida en el terminal generalmente es ubicada en una posición de almacenamiento cercana al muelle para evitar mayores movilizaciones y traslados al momento de la entrega. Así mismo, en caso de requerir estar cubierta se destina para un espacio en la bodega que tenga disponibilidad.

Al momento del embarque, la carga que se encuentra en esta modalidad debe contar con la autorización de la entidad aduanera. Para esto, la entidad aduanera debe diligenciar el formato de declaración de tránsito aduanero con su visto bueno (VoBo) para salida de la carga. Este formato es recibido por el área de documentación del terminal, quienes a su vez notifican vía correo electrónico al área de operaciones. La entrega de esta carga es controlada igual que las demás, con el apoyo el proceso de tarja y el control del inventario como se describe en el procedimiento LGOP-SER3-P04 Seguimiento y control de tarja.

32.15 TRANSFERENCIA DE CARGA LÍQUIDA

Excepto con permiso del concesionario, no se podrá efectuar transferencia de líquidos o cargas líquidas entre naves atracadas en el terminal o entre naves abarloadas a la misma. Está prohibida la descarga al mar de sustancias peligrosas y/o hidrocarburos. Para tal fin este tipo de descargas deben

efectuarse de acuerdo con los sistemas de recepción establecidos en el puerto por la autoridad ambiental y marítima.

32.16 PROTOCOLO DE OPERACIÓN MARÍTIMA DE CARGA A GRANEL SÓLIDO

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “*Anexo I. Protocolo LGOP-SER3-P11 Operación marítima de carga a granel sólido*”.

32.16.1 Objetivo

Establecer las pautas a seguir para la operación marítima de buques de carga a granel sólido dentro de la instalación portuaria.

32.16.2 Alcance

Incluye las actividades de cargue/descargue, porteo y almacenamiento de buques con carga coque, graneles limpios e industriales, que se realicen en la instalación portuaria.

32.16.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- Norma OHSAS 18001, Sistema de gestión de seguridad y salud ocupacional.
- Norma NTC ISO 14001, Sistema de gestión ambiental.
- RUC, Guía del sistema de seguridad, salud en el trabajo y ambiente para contratistas.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.16.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Arranche, Tramar

32.16.5 Responsables

Director de Operaciones: Es responsable de:

- Velar por el cumplimiento de lo descrito en este procedimiento.

Jefe de Operaciones: Es responsable de:

- Planificar el desarrollo de la operación, de acuerdo con el análisis de la documentación de la motonave.

- Programar los recursos técnicos y humanos necesarios para ejecutar la operación de acuerdo con la planificación realizada.
- Realizar seguimiento al cumplimiento y desarrollo de la operación.

Supervisor de Operaciones: Es responsable de:

- Dirigir y realizar seguimiento durante el desarrollo de la operación
- Realizar inspección 360°, a bordo de la motonave, antes de iniciar el proceso de destriaca y descargue de la mercancía, para identificar condiciones de origen de esta y de la infraestructura.
- Verificar en el plano de estiba la ubicación de la carga.
- Dar orden de inicio a la operación para ingreso de cuadrillas a la motonave.
- Organizar la ubicación de los equipos y herramientas necesarias para la operación.
- Supervisar el desarrollo normal de la operación.
- Informar permanentemente el avance de la operación.
- Coordinar la firma de los documentos de cierre de la motonave.

Auxiliar de operaciones: Es responsable de:

- Realizar seguimiento y control de la disponibilidad y funcionamiento de los equipos (máquinas y vehículos) propios y subcontratados durante el desarrollo de la operación.
- Llevar el registro del tiempo de operación de cada uno de los equipos asignados para el cargue, descargue y porteo de la carga, diligenciando el formato LGOP-SER3-F23Reporte diario de equipos de operación.
- Apoyar a los supervisores de operaciones en la ubicación, ordenamiento de los equipos y herramientas programados para la operación.

32.16.6 Descripción de equipos y herramientas

Radio VHF, maquinaria, planillero, lapicero y aparejos.

32.16.7 Seguridad e higiene industrial

Durante la ejecución de las actividades el personal debe portar los elementos requeridos de acuerdo con el tipo de carga a movilizar: Casco, botas con puntera, protección auditiva, protección respiratoria (material particulado), gafas de Seguridad, chaleco Reflectivo.

El operador asignado al cargue debe tener toda la documentación al día, certificación del equipo a utilizar vigente, además el equipo y los aparejos a utilizar durante la operación, al igual que el personal a operar los equipos debe contar con las competencias requeridas de acuerdo con el equipo a manejar. Los equipos deben pasar por la inspección pre-operacional de equipos y aparejos por parte del Departamento de HSEQ para dar el aval de seguridad del equipo.

El auxiliar de operaciones asignado debe dar cumplimiento a las condiciones de seguridad establecidas en el Estándar de seguridad para Cargue/Descargue a camión de carga a granel. Cumplimiento de los límites de velocidad en la instalación 20 Km/h.

32.16.8 Control operacional

- El personal que se encuentra en las tolvas debe contar con todas las medidas de protección contra caídas, si la tolva a utilizar no cuenta con barreras de protección colectivas.
- Charla Pre-operacional al personal en el área de operaciones (HSEQSIG1-F254 Registro de Asistencia).
- Si la carga es mercancía peligrosa se elabora previamente la verificación del tipo de productos y las especificaciones de la carga para identificar las necesidades de almacenamiento y manipulación.
- Estándar de Cargue y descargue a camión de granel (HSEQ-SGT3-E06)

32.16.9 Control ambiental

Durante el desarrollo de la operación; se deberá tener especial cuidado para controlar los impactos ambientales relacionados con la misma y que se refieren a la alteración de la calidad del agua del río y los procesos ecológicos asociados al recurso, cambios en la calidad del aire por la emisión de vapores, gases o partículas y la alteración de la calidad visual del paisaje.

Las cucharas por utilizar para el desarrollo de la operación deberán tener la inspección previa de equipos y no serán utilizadas aquellas cuyo cierre falle; permitiendo el escape o fuga del granel a descargar. En cada estación o frente de trabajo; el operador portuario instalará una lona protectora en buen estado que se entienda desde la borde de la embarcación hasta alcanzar la placa portuaria; para evitar la llegada al agua de la carga que pueda escaparse de la cuchara. Así mismo no se autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza produzca vapores u olores que causen daño a las personas o a la calidad del medio ambiente.

Los graneles agrícolas derramados sobre el aproche o en la cubierta; deberán ser recogidos por el personal designado para esta labor; el material recolectado deberá ser devuelto a los camiones de carga o a la bodega del buque respectivamente. Si llegara a presentarse un incidente; el Operador Portuario debe tomar las acciones de respuesta para atender el evento, en tal caso; deberá contener, recoger y limpiar el área; avisando a la Instalación Portuaria. Si la situación lo requiere; deberá solicitar su apoyo, activándose el Plan de Contingencias del concesionario. Especialmente para el caso de descargue de graneles con potencial de contaminar o disminuir la calidad ambiental del entorno. El contratista deberá enviar al Departamento HSEQ el Informe de la investigación del incidente o accidente ambiental ocurrido.

El supervisor del operador portuario y el supervisor de operaciones asignado por el concesionario deberán verificar que una vez el camión o volqueta queden cargados estos sean debidamente carpados antes de salir de la Instalación Portuaria. Cuando el almacenamiento se haga dentro.

Terminada la operación de descargue de graneles; el operador portuario recoge el material que ha podido quedar en la placa del muelle y los residuos generados durante la operación, para disponerlos de acuerdo con las características del residuo. Cualquier persona representante del Departamento HSEQ del concesionario realizará rondas e inspecciones durante la operación; para verificar el cumplimiento de los estándares de seguridad, higiene y ambiente. En caso de detectarse incumplimiento; se harán recomendaciones sobre las correcciones necesarias; las cuales, de no ser cumplidas, tendrán consecuencias mayores; incluso la Parada de la Operación.

32.16.10 Descripción

GRANELES LIMPIOS Y SUCIOS

PRIMERA FASE: Cargue/Descargue de la carga

Una vez atracado el buque en el muelle de la instalación portuaria, la tripulación de la motonave procede a realizar la apertura de bodegas y desarranche de las grúas. Esto puede realizarse antes o durante la visita de autoridades.

Posterior a la visita de las autoridades y dada la libre plática, el Supervisor de Operaciones, sube al buque y realiza la inspección 360° a la carga, para identificar posibles averías o daños de origen. En caso de identificar alguna novedad, debe informar inmediatamente al jefe de operaciones, para su evaluación y emisión de la respectiva Nota de Responsabilidad. El Supervisor de operaciones debe tomar el registro fotográfico e informar inmediatamente al Primer Oficial de la motonave.

En caso de que no se detecte ninguna novedad de origen, el Supervisor de operaciones, debe dirigirse al Capitán de la motonave con el plano de estiba y la propuesta de secuencia para el descargue. De acuerdo con lo conversado con el Capitán, se procede a dar inicio a la operación con el desarranche de la grúa y la apertura de escotillas.

Después de la verificación y autorización del Supervisor de Operaciones, en tierra se preparan los equipos y herramientas necesarias: tolvas, cucharas, cargadores, retroexcavadoras, ensacadoras, de acuerdo con el tipo de carga, el método de descargue y la planeación realizada para la operación.

Una vez a bordo, los wincheros deben revisar el estado de las cabinas y funcionamiento de las grúas antes de iniciar la operación. En caso de detectar una novedad o falla en el funcionamiento, debe informar al Supervisor de operaciones, quien notificará inmediatamente al Primer oficial del buque.

Los estibadores a cargo del capataz de la cuadrilla inician el retiro del material de trima abordo (si aplica).

Con las grúas aparejadas a las cucharas y la carga totalmente libre a bordo, el Supervisor de operaciones da la instrucción de iniciar, de acuerdo con la secuencia descargue/descargue previamente acordada.

Según la planeación de la operación y el tipo de granel a manejar, la operación de descargue se realiza en dos modalidades:

1. La cuchara aparejada a la grúa del buque toma la carga y la deposita sobre una tolva granelera directo al vehículo para su retiro del terminal o movilización a zona de almacenamiento.
2. La cuchara aparejada a la grúa del buque toma la carga y la ubica sobre el muelle, donde un cargador se encarga de arrumarla y depositarla dentro del vehículo para su retiro del terminal o movilización a zona de almacenamiento.

Este movimiento se repite hasta finalizar con el descargue de la carga a bordo, según la secuencia de carga acordada y la cantidad de carga anunciada para recibir en la terminal portuaria. El control de estas cantidades debe realizarse con la verificación constante de los pesos recibidos en básculas.

Para graneles limpios generalmente se utiliza la primera opción. Para graneles sucios pueden aplicar ambas según el tipo de producto, su densidad y especificaciones de manipulación.

Durante el avance y desarrollo de la operación de descargue se puede requerir el uso de cargador y retroexcavadora a bordo, con el fin de romper paredes, barrer bodegas y/o colocar toda la carga al alcance de las grúas. Los equipos son izados con las mismas grúas del barco y operadores al interior de las bodegas, hasta completar el producto a descargar, ya sea barriendo bodegas o dejando carga a bordo.

Cuando finaliza el descargue, el Supervisor de operaciones debe presentar para firma, los documentos que certifican que la operación se realizó a satisfacción y sin causar daños a la carga y la motonave.

SEGUNDA FASE: Porteo y almacenamiento

De acuerdo con la negociación realizada con el cliente sobre la disposición de su carga y a la planeación y programación de la motonave, el porteo de la carga se puede realizar bajo las siguientes modalidades:

1. Descargue Directo

El producto se deposita en los vehículos por medio de tolva o cargador, según se realiza el descargue y es retirado del terminal inmediatamente. Para esta modalidad, generalmente el cliente a través de su empresa de transporte dispone de los carros que realizarán el retiro. Esta empresa debe contar con previa autorización ante el área de Documentación y cada carro debe portar el documento ARIN correspondiente a la operación de Descargue Directo. Con este documento realiza su ingreso, pesaje vacío, cargue, pesaje lleno y salida. Los carros deben llegar al terminal y registrarse en Zona Par, cumpliendo con el procedimiento LGOP-SER3-P22 Operación terrestre de entrega y recibo de carga.

2. Descargue en Patio o bodega de almacenamiento interna

El producto se deposita en los vehículos por medio de tolva o cargador, según se realiza el descargue y es trasladado del muelle a la zona de almacenamiento asignada, en la zona de almacenamiento es recibida por un cargador y/o retroexcavadora, de acuerdo con el tipo de producto, y colocada en el arrume según las instrucciones del Auxiliar de operaciones. Para esta modalidad, generalmente el terminal a través de sus proveedores dispone de los carros que realizan la movilización. Cada carro debe portar el documento ARIN correspondiente a la operación de Carrusel Interno, que es entregado y asignado en Basculas de acuerdo con la planeación de descargue y el tipo de producto que se esté recibiendo. Con este documento realiza proceso de pesaje vacío, cargue, pesaje lleno y deposita la carga en el silo o bodega asignada. Estos carros, deben realizar una confirmación de tara cada 10 viajes máximo o el número que se establezca según la planeación de la operación. Con el ARIN de carrusel interno, se registra en el sistema la posición final de almacenamiento de la carga, es decir, el número o nombre de la bodega.

3. Descargue a Bodega Externa

El producto se deposita en los vehículos por medio de tolva o cargador, según se realiza el descargue y es retirado luego de ser pesado en báscula, para su traslado y almacenamiento en una bodega subcontratada. Para esta modalidad, generalmente el terminal a través de sus proveedores dispone de los carros que realizarán el traslado. Esta empresa debe contar con previa autorización ante el área de Documentación y cada carro debe portar el documento ARIN correspondiente a la operación de Despacho Bodega Externa. Con este documento realiza su ingreso, pesaje vacío, cargue, pesaje lleno y salida. Los carros deben llegar al terminal y registrarse en Zona Par, cumpliendo con el

procedimiento LGOP-SER3-P22 Operación terrestre de entrega y recibo de carga. Estos movimientos se repiten con todos los carros asignados a la operación y hasta finalizar con la movilización de toda la carga anunciada a recibir. Durante todo el desarrollo de la operación, el Auxiliar de Operaciones debe llevar el control de los tiempos de trabajo y detenciones de máquinas y vehículos propios y contratados, diligenciando el formato LGOP-SER3-F23 Reporte diario de equipos de operación, así mismo en caso de requerir personal adicional a terceros.

COQUE

El concesionario desarrolla operaciones de exportación de coque metalúrgico, cuyo proceso de operación portuaria es el siguiente:

RECIBO Y ALMACENAMIENTO

Diariamente se reciben en el terminal carros cargados con coque procedentes de minas ubicadas en el interior del país y para cada uno de los clientes. Estos carros llegan a la Zona Par y cumplir con el proceso de ingreso relacionado en el procedimiento LGOP- SER3-P22 Operación terrestre de entrega y recibo de carga. Una vez que estos carros ingresan al Patio de Coque, los recibe un Auxiliar de Operaciones que verifica el documento ARIN que viene portando el carro para conocer el cliente, procedencia, tipo de producto que trae, y ubicarlo en la posición adecuada de almacenamiento. Adicionalmente, el vehículo se dirige a la zona de descarpe, donde una cuadrilla procede a retirarles la carpa que cubre el producto. Con la carpa retirada, el carro debe dirigirse a la zona de humectación donde por medio de un sistema riego de agua el producto se humedece previo al descargue. Ubicado en el punto de descargue dentro del Patio, una cuadrilla de estibadores o paleros procede a abrir las compuertas del carro y a descargar el producto por medio del uso de palas y cepillos. Esto se realiza hasta finalizar el descargue de toda la carga y que el vehículo se encuentre totalmente libre. El vehículo sin carga debe dirigirse nuevamente a la zona de humectación para el lavado de su plancha. El carro debe salir del terminal completamente limpio. La carga es ubicada en patio, de acuerdo con el cliente y la granulometría del producto, lo anterior obedece a una distribución adecuada para el mejor aprovechamiento del patio.

PORTEO

Con el anuncio de llegada y programación de la motonave a llevarse la exportación, se preparan los recursos necesarios para atenderla como volquetas, cucharas, cargadores y cuadrillas. La operación de porteo inicia con el cargue a las volquetas del producto en el patio para ser trasladado al muelle frente a la grúa del barco que se encuentra en operación. Este movimiento se realiza con la cantidad de volquetas contratadas y teniendo en cuenta siempre contar con cargadores en el punto de cargue en patio y cargadores en muelle para el correcto arrume de la carga a disposición de las grúas de la motonave. Este movimiento se realiza hasta trasladar toda la carga a embarcar desde el punto de almacenamiento hacia el muelle de cargue. Durante su acopio en el muelle, se debe contar con personal de las cuadrillas que constantemente realicen retiro de residuos o suciedad en el producto. Así mismo, personal barriendo las partículas que puede generar este producto. En muelle se debe contar además con una barrera de contenedores máximo 2 de altura que ayuden a mitigar el impacto del material particulado hacia otras zonas del muelle.

CARGUE A MOTONAVE

Con la carga ubicada en el muelle frente a cada bodega en operación, las grúas de la motonave aparejadas con sus cucharas proceden a tomar la carga del muelle, izarla y depositarla al interior de las bodegas. Esta operación debe realizarse de forma correcta para garantizar mantener la granulometría de la carga. El movimiento de las grúas se realiza hasta finalizar con el cargue de la totalidad de la carga anunciada y teniendo en cuenta el plano de estiba y la secuencia de cargue aprobada por el capitán. El comando de la motonave, con el cliente y quien ellos designen realizarán un draft para determinar la cantidad total embarcada y sobre la cual se emitirá el documento del embarque (BL). Sin embargo, en tierra el personal de tarja debe contar con un registro manual carro a carro con pesos estimados que permita realizar seguimiento de las toneladas embarcadas y el inventario entregado. Al finalizar la operación, se debe realizar la limpieza general del muelle. Así mismo, realizar el descuento del inventario entregado de acuerdo con la información indicada en el Draft final y registrado en el BL.

32.16.11 Rendimientos de la Operación

Los rendimientos de las motonaves y/o artefactos navales en las operaciones de cargue y descargue del terminal, se establecen de diferentes formas. Para el caso de los graneles generalmente se pactan en contratos previos con los clientes dueños de carga y ara el caso de la carga general (acero, tubería) con base en las productividades históricas de las operaciones anteriormente realizadas. El cumplimiento de estos rendimientos está sujeto a diferentes factores que pueden permitir obtener o no los resultados propuestos. Los puntos que se tienen en cuenta para establecer los rendimientos de cada operación son los siguientes:

- **Condiciones de la carga:** Estiba de la carga a bordo, condiciones físicas de la carga (estado de las eslingas, estado de empaque, compactación de la carga en granel, trimado de la carga y cualquiera otra condición que impida la correcta manipulación de la carga), poco espacio para maniobrabilidad de los equipos en las bodegas de las motonaves y/o artefactos navales, averías de origen.
- **Condiciones de la motonave:** Disponibilidad de las grúas propias de la motonave y capacidad de estas, velocidad en el ciclo de la grúa de la nave y alguna otra condición de la motonave y/o artefacto naval que no permita el buen funcionamiento de estas. En el caso de solicitar grúa de tierra se tendrán en cuenta condiciones de operatividad y disponibilidad.
- **Condiciones climáticas:** Detenciones por lluvias, tormentas eléctricas y brisas que no permitan el buen desarrollo de las operaciones
- **Disponibilidad de vehículos o barcasas** en las operaciones de descargue directo.
- **Disponibilidad de las zonas de almacenamiento** internas o externas.
- **Condiciones especiales** solicitadas por el cliente, dueño de la carga o armador.

Así mismo, para establecer los rendimientos es necesario contar con toda la documentación de la carga a recibir. Estos documentos que se reciben de parte de la agencia marítima / clientes son: Plano de estiba, BIs, Listas de Empaque, especificaciones del producto y recomendaciones de descargue cuando aplican. Teniendo en cuenta esta documentación, se determina la maniobrabilidad, productividad y por tanto el tiempo que tomara el desarrollo de la operación.

Cuando la operación es realizada por un operador portuario externo, el terminal establece una productividad objetivo (dependiendo del tipo de carga) que el operador deberá programar y cumplir

para garantizar su permanencia en el muelle. El no cumplir esta productividad puede causar la pérdida del derecho al muelle en caso de que el terminal requiera disponibilidad de este.

El rendimiento de cada motonave es establecido en la reunión de programación que se realiza para todos los casos antes de la llegada de la motonave y se registra en el formato LGOP-PRE3-F07 Anuncio y programación de operación marítima.

32.16.12 Reporte de resultados

- GLO3-F-23 Reporte diario de equipos en operación
- LGOP-PRE3-F22 Nota de responsabilidad
- ARIN de descargue directo
- ARIN de carrusel interno
- ARIN de descargue a bodega externa

32.17 CARGAS DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL

Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación.

Para el recibo y embarque de mercancías de exportación es necesario que el propietario de la carga o su agente de aduana presenten previamente el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente. El concesionario generalmente se hace la inspección de graneles en muelle, esta actividad es realizada por el ICA y queda en operaciones un certificado de inspección de la carga.

32.18 OPERACIÓN MARÍTIMA DE CARGA GENERAL Y CONTENEDORES

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “Anexo H. LGOP-SER3-P10 Operación marítima de carga general y contenedores”.

32.18.1 Objetivo

Establecer las pautas a seguir para la operación marítima de motonaves con carga general y contenedores dentro de las instalaciones portuarias.

32.18.2 Alcance

Incluye las actividades de cargue/descargue, porteo y almacenamiento de buques con carga general, acero, tubería y contenedores que se reciben en las instalaciones portuarias.

32.18.3 Documentos de referencia

- Norma OHSAS 18001, Sistema de gestión de seguridad y salud ocupacional.
- Norma NTC ISO 14001, Sistema de gestión ambiental.
- RUC, Guía del sistema de seguridad, salud en el trabajo y ambiente para contratistas.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

32.18.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Arranche, Trincar, Maniobra, Estribor, Babor, Estado de Hechos, Acero, Carga general, Carga especial, BL/Conocimiento de embarque, Unidad de carga

32.18.5 Responsables

Director de Operaciones: Responsable de velar por el cumplimiento de lo descrito en este procedimiento.

Coordinador de Operaciones: Responsable de garantizar la planeación adecuada de las operaciones que se desarrollan con el objetivo de lograr las eficiencias esperadas.

Jefe de Operaciones: Responsable de:

- Planificar el desarrollo de la operación, de acuerdo con el análisis de la documentación de la motonave.
- Programar los recursos técnicos y humanos necesarios para ejecutar la operación, de acuerdo con la planificación realizada.
- Realizar seguimiento al cumplimiento y desarrollo de la operación.

Supervisor de Operaciones: Responsable de:

- Dirigir y realizar seguimiento durante el desarrollo de la operación.
- Realizar inspección 360°, a bordo de la motonave, antes de iniciar el proceso de destriaca y descargue de la mercancía, para identificar condiciones de origen de esta y de la infraestructura.
- Dar orden de inicio a la operación para ingreso de cuadrillas a la motonave.
- Determinar y organizar los aparejos a utilizar en la operación y verificar el armado de las maniobras.
- Informar permanentemente el avance de la operación.
- Coordinar la firma de los documentos de cierre de la motonave.

Auxiliar de operaciones: Responsable de:

- Realizar seguimiento y control de la disponibilidad y funcionamiento de los equipos (máquinas y vehículos) propios y subcontratados durante el desarrollo de la operación.
- Llevar el registro del tiempo de operación de cada uno de los equipos asignados para el cargue, descargue y porteo de la carga, diligenciando la aplicación web creada para tal fin.

- Apoyar a los supervisores de operaciones en la ubicación, ordenamiento y armado de las maniobras para el izaje.

32.18.6 Descripción de equipos y herramientas

Radio VHF, maquinaria, planillero, lapicero y aparejos.

32.18.7 Seguridad e higiene industrial

- Uso obligatorio de EPP requeridos en las áreas operativas (Caso, Botas, Gafas, Guantes y los demás requeridos según actividad).
- Informar oportunamente sobre cualquier condición o práctica insegura o insalubre que atente contra la seguridad y la salud en los sitios de trabajo.
- Antes de iniciar cualquier actividad se deberá inspeccionar el área de trabajo, que no presenten condiciones que puedan poner en riesgo su salud y seguridad.
- Previo al inicio de cualquier actividad se deberá inspeccionar el equipo de protección personal, evaluando que este no tenga daños o averías que puedan afectar su funcionalidad.
- Previo al inicio de la tarea asignada cerciórese de contar con la herramienta y equipo necesario para realizar esta, evitando retrasos o desplazamientos innecesarios.
- Previo al inicio de la tarea que implique trabajos en altura, se deberá solicitar el acompañamiento del personal de HSEQ para el aval de la actividad y de los equipos a utilizar.
- Suspender y/o reprogramar la tarea asignada cuando las condiciones ambientales no sean favorables. (Tormenta eléctrica, viento neblina o falta de visibilidad).
- Nunca permita quedar debajo de carga suspendida en las maniobras de izaje y cargue a camión con grúa de tierra, grúa de buque o cualquier otro equipo.
- En los cargues directos a camión con grúa de tierra o de buque como conductor nunca se baje del vehículo cuando la carga este suspendida o no se encuentre reposada en la mesa del camión.
- Cuando la carga se esté manipulando o elevada los estibadores no pueden permanecer sobre la mesa de los camiones. Se debe centrar la carga en la mesa del camión para darle estabilidad a la misma, preferiblemente la carga que no ocupe toda la mesa se debe ubicar sobre el punto de apoyo de los ejes.
- Cumplimiento de los límites de velocidad en la instalación 20 Km/h.

32.18.8 Control operacional

HSEQ-SGT3-F110 Inspección preoperacional de aparejos HSEQ-HSE3-F285 Inspección HSE Operación Charla pre-operacional al personal en el área de operaciones (HSEQ-SIG1-F254 Registro de asistencia) Si la carga es mercancía peligrosa se elabora previamente la verificación del tipo de producto y las especificaciones de la carga para identificar las necesidades de almacenamiento y manipulación.

Para las operaciones de contenedores seguir las condiciones de seguridad establecidas en HSEQ-SGT3-E04 Estándar de seguridad Manejo de Contenedores.

32.18.9 Control ambiental

Uso de papel reciclable cuando aplique Ahorro y uso eficiente de la energía eléctrica Manejo adecuado de los residuos generados.

32.18.10 Descripción

PRIMERA FASE: Cargue/Descargue de la carga

Teniendo en cuenta los datos específicos de la motonave, antes del atraque en muelle, El Jefe de operaciones realiza la programación de la operación marítima teniendo en cuenta los requerimientos de equipos/maquinaria, personal, tiempo estimado de operación y servicios especiales a la carga/motonave.

Una vez atracado el buque en el muelle de la instalación portuaria, la tripulación de la motonave procede a realizar la apertura de bodegas y desarranche de las grúas. Esto puede realizarse antes o durante la visita de autoridades.

Posterior a la visita de las autoridades y dada la libre plática, el Supervisor de Operaciones, sube al buque y realiza la inspección 360° a la carga, para identificar posibles averías de origen, en caso de identificar alguna novedad, debe informar inmediatamente al jefe de operaciones, para su evaluación y emisión de la respectiva nota de responsabilidad. El supervisor de operaciones debe tomar el registro fotográfico e informar al primer oficial de la motonave. En caso de que no se detecte ninguna novedad de origen, el supervisor de operaciones debe dirigirse al capitán de la motonave, con el plano de estiba y la propuesta de secuencia de operación, para coordinar el descargue. De acuerdo con lo conversado con el Capitán de la motonave, se procede a iniciar la operación con el desarranche de la grúa y la apertura de escotillas.

Después de la verificación y autorización del Supervisor de Operaciones, en tierra se prepara los aparejos necesarios para el armado de las maniobras de acuerdo con el tipo de carga a manipular, para esto el winchero vira el gancho de la grúa hacia el muelle, y la maniobra se apareja a la grúa. Una vez a bordo, los wincheros deben revisar el estado de las cabinas y funcionamiento de las grúas antes de iniciar la operación. En caso de detectar una novedad o falla en el funcionamiento, debe informar al supervisor de operaciones, quien notificará inmediatamente al primer oficial del buque.

Los estibadores a cargo del capataz de la cuadrilla inician el destrincado de la carga abordado. Cuando la carga se encuentra totalmente destricanda a bordo y las grúas se encuentran correctamente aparejadas, el supervisor de operaciones da la instrucción de iniciar la operación, de acuerdo con la secuencia de cargue/descargue previamente acordada.

El Supervisor en Turno realiza cada SEIS (6) horas informes de productividad como seguimiento a la operación.

Para el caso de descargue de contenedores la secuencia de descargue se maneja a través del BAROTI (Bay- Row - Tier), con el cual se establece la secuencia de desestiba / estiba de acuerdo con su posición y condiciones de estabilidad de la motonave.

Una vez la carga es izada por la grúa, sobrepasa la borda y se coloca en tierra para ser desestrobada por el personal de la cuadrilla. Este movimiento se repite hasta finalizar con el descargue de la carga

a bordo. Cuando finaliza el descargue de la carga a bordo, el supervisor de operaciones debe presentar para firma, los documentos que certifican que la operación se realizó a satisfacción y sin causar daños. Se elaboran los informes de productividad correspondientes al fin de operación.

SEGUNDA FASE: porteo y almacenamiento

El supervisor y auxiliar de operaciones, de acuerdo con la secuencia de cargue y a la planificación de zonas de almacenamiento, ubica los equipos necesarios (máquinas y vehículos), para la movilización de la carga del muelle a los patios o bodegas asignados para su almacenamiento.

En el muelle, las máquinas toman la carga y la ubican sobre la plancha de los vehículos, los vehículos se movilizan a zonas de almacenamiento.

En las zonas de almacenamiento, recibe la carga una máquina con un auxiliar de operaciones, que dirige el almacenamiento de la carga. Este movimiento se repite, hasta finalizar el traslado de toda la carga que ha sido descargada de la motonave.

Durante todo el desarrollo de la operación, el auxiliar de Operaciones debe llevar el control de los tiempos de trabajo y detenciones de máquinas y vehículos propios y contratados, diligenciando el formato LGOP-SER3-F23 Reporte diario de equipos en operación, así mismo en caso de requerir personal adicional a terceros.

Nota: El manejo de la Carga Extra dimensionada o Carga de Proyecto se realizará de acuerdo a los requerimientos que ésta sugiera en cuanto a volumen, peso y demás especificaciones del cliente. Esto comprende la utilización de equipos y aparejos necesarios para la operación.

32.18.11 Reporte de resultados

- LGOP-PRE3-F08 Análisis de Operación
- LGOP-SER3-F22 Nota de responsabilidad
- LGOP-SER3-F28 Reporte de Productividad
- LGOP-SER3-F23 Reporte diario de equipos en operación marítima
- LGOP-SER3-F24 Certificate
- LGOP-SER3-F25 Notice
- LGOP-SER3-F26 Act of no damages

ARTÍCULO TREINTA Y TRES. _ MERCANCÍAS PELIGROSAS

Además de los requerimientos establecidos en el presente Reglamento para el manejo de mercancías peligrosas, se deberán cumplir las disposiciones contenidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas -IMDG de la OMI y tener en cuenta lo establecido en el Artículo 56 de la Resolución 850/17 del Ministerio de Transporte.

33.1 MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Dentro de la instalación portuaria, se transportarán, descargarán o cargarán mercancías peligrosas; su manejo se realizará de conformidad con las normas nacionales y/o internacionales vigentes y las establecidas en este Reglamento. Se tendrán en cuenta además las siguientes reglas para su manejo:

- a. Las cargas que se encuentren clasificadas como mercancías peligrosas según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), y que sean del manejo del Terminal Portuario, deberán ser declarados de conformidad y de acuerdo con las especificaciones técnicas de la OMI. Así mismo, deberá darse cumplimiento en lo que tiene que ver con empaques, marcas, etiquetas y rótulos que establece el mismo Código.
- b. Las cargas clasificadas como peligrosas por la O.M.I., según el Código IMDG, podrán ser movilizadas por el muelle, previa coordinación con el Usuario, el Operador Portuario y el concesionario, con las restricciones del caso, de acuerdo con lo establecido en las Normas de Seguridad sobre Mercancías Peligrosas descritas en el presente reglamento y en los procedimientos de calidad establecidos.
- c. En toda operación de cargue/descargue de mercancías peligrosas, se contará con la presencia de un perito de control de la contaminación marítima y fluvial, inscrito y registrado ante la Capitanía de Puerto de Barranquilla, quien ejercerá como representante de la Autoridad Marítima Nacional. Los protocolos desarrollados durante la ejecución de las actividades forman parte integral de este Reglamento.
- d. El empleado encargado del Terminal deberá, a través del Capitán de la embarcación, verificar los productos que se encuentran abordo y en qué orden serán descargados, esta información debe ser transmitida a los empleados del Terminal, para el alistamiento de las conexiones y válvulas que se requieren en el descargue de los productos. Al término de cada jornada, todas las escotillas y aperturas deben quedar cerradas de manera hermética. En igual condición deben estar antes de iniciar el cargue/descargue.
- e. El concesionario podrá ordenar la evacuación de sus áreas, el fondeo de sus naves, o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgo para el terminal o para sí mismos.
- f. Con el fin de garantizar la seguridad del puerto y en casos de emergencia, el concesionario podrá ordenar la destrucción de dichas mercancías, únicamente cuando estas se encuentren bajo su competencia y previo el visto bueno de CORMAGDALENA, la Superintendencia de Transporte y la Dirección General Marítima.
- g. El personal que interviene en las operaciones de cargue/descargue de mercancías peligrosas, deberá contar con los insumos necesarios, según lo que se establece en el sistema de gestión de seguridad y salud del trabajo, igualmente quien manipule esta mercancía debe cumplir con los requisitos legales vigente en el manejo de sustancias peligrosas.
- h. Es responsabilidad del dueño de la carga o su representante informar en la documentación de la carga la clasificación de acuerdo con el Código IMDG.
- i. El concesionario, los Operadores Portuarios, los Agentes Marítimos y en general cualquier ente competente para la manipulación de la carga, tomarán en consideración las denominaciones e identificaciones técnicas de este tipo de productos de acuerdo con el código internacional IMDG de la OMI. En ese sentido el Agente Marítimo o quien haga sus veces deberá describir y detallar en la respectiva documentación, la clase a la que pertenece la mercancía de acuerdo con la codificación internacional IMO. El operador portuario deberá aplicar para estas mercancías un tratamiento especial de manipulación según su naturaleza, recomendaciones del fabricante y los estándares de seguridad establecidos para ello y aquellos que el concesionario disponga para la protección del personal. 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, sin ninguna

limitación, por cualquier incidente y/o consecuencia de todo tipo frente al concesionario, autoridades y terceros.

- j. El concesionario, cuando lo estime necesario, ordenará la presencia del personal en las naves que se encuentren atracadas cuando se esté realizando el manejo de cargas peligrosas, para que sirvan de apoyo en caso de una emergencia.

33.2 RESTRICCIONES PARA EL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

No se podrán traer mercancías peligrosas al terminal ni se desembarcarán en el mismo, mercancías peligrosas en contradicción a las normas de seguridad ni podrán ingresar a las instalaciones del Terminal Portuario aquellas mercancías peligrosas que se encuentren en las siguientes situaciones:

- a. No hayan sido declaradas de acuerdo con la normatividad vigente.
- b. Igualmente, quien manipule esta mercancía debe cumplir con los requisitos legales vigentes en el manejo de sustancias peligrosas.
- c. No cuenten con el respectivo certificado de cumplimiento de las normas OMI relacionados con el empaque, marcas, etiquetas y rótulos que establece el Código IMDG y el Decreto 1609 de 2002 que reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías.

33.3 OBLIGACIONES DEL AGENTE Y DEL CAPITÁN RESPECTO A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

- a. El Agente de cada nave programada para embarcar mercancías peligrosas, debe asegurarse antes del zarpe, que estos fueron embarcados en su totalidad.
- b. El Capitán de toda nave que tenga a bordo mercancías peligrosas, debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave, mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue/descargue de las mismas.
- c. El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas, se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.
- d. El Capitán de toda nave mientras tenga mercancías peligrosas a bordo, o cuando este descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, 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 hidrocarburo o sus derivados.
 - Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, equipos no aprobados, etc.

33.4 REMOCIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DESEMBARCADAS

No se podrá desembarcar mercancías peligrosas sobre la plataforma del muelle, hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movilizar fuera del terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos. El concesionario dispone de depósitos diseñados especialmente para el almacenaje y

control efectivo de las mercancías peligrosas desembarcadas, los cuales están dotados con los elementos básicos de prevención, para dar la alarma y combatir los accidentes previsibles, según la clase de productos que se almacenan en los mismos. Así mismo, de conformidad con las tablas de segregación contenidas en el programa de seguridad y salud en el trabajo.

33.5 CARGUE/DESCARGUE DE LÍQUIDOS INFLAMABLES A GRANEL

El concesionario posee un muelle especializado para el cargue y descargue de líquidos inflamables. Estas operaciones solo se podrán ejecutar en el muelle N° 5 de la concesión. El concesionario podrá realizar operaciones de cargue/descargue de líquidos inflamables durante las horas de la noche, previo cumplimiento de los requisitos legales y/o autorizaciones expedidas por la autoridad competente. Cualquier tubería o elemento utilizado para cargue o descargue de líquidos inflamables a granel, debe estar libre de goteo.

Tanto el personal del Terminal como la tripulación de la embarcación no deberán fumar o prender cerillas, ni utilizar celulares en el muelle o en la embarcación. No se permitirá el suministro de combustibles a las naves, durante las operaciones de cargue/descargue de sustancias inflamables.

Para el descargue de productos inflamables se requiere del uso de un kit de aislamiento entre la manguera que acopla al buque y la estructura en tierra.

33.6 CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO Y RADIATIVO

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

Previo arribo de la nave, se deberá coordinar reunión con la Capitanía de Puerto de Barranquilla, agencia marítima, personal del concesionario y definir la operación y el manejo en cuanto a temas de seguridad y manipulación de este tipo de carga.

El concesionario, para los productos denominados como CLASE 1: EXPLOSIVOS, CLASE 7. RADIOACTIVOS, que obligan a ser descargados directamente según la normatividad internacional aplicable, realiza operaciones de evacuación directa. Estas cargas no permanecen en el Terminal, por lo que se efectúa su recepción en la plataforma y se despacha el producto, no se realizan actividades de depósito aduanero y no entra en el inventario de permanencia de la carga del Terminal.

33.7 PERMISO ESPECIAL PARA MANEJO DE PRODUCTOS QUÍMICOS CONTROLADOS

El permiso especial para manejo de productos químicos controlados en muelles y puertos se otorgará por la Dirección Nacional de Estupefacientes de acuerdo con lo establecido por las normas que regulan la materia.

ARTÍCULO TREINTA Y CUATRO. _ PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y AL MEDIO MARINO

34.1 INSPECCIONES PARA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN MARINA

El concesionario, reportará previamente o por intermedio de los Armadores o Agentes de las embarcaciones, a la Capitanía de Puerto, el programa de operaciones de cargue o descargue en el terminal y a costo de la Agencia solicitará la asignación de peritos, paraque asistan dichas operaciones, con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue y descargue de aquellos productos que lo requieran.

El perito asignado por la Capitanía de Puerto permanecerá abordo de la motonave desde una hora antes de iniciarse el descargue de los hidrocarburos, hasta una hora después de terminado el descargue y de haberse retirado las mangueras y asegurado todos los sistemas de transferencia.

34.2 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo con lo contenido en el Convenio Marpol Protocolo 1978, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados. Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas en el Río Magdalena. El Capitán o propietario de la nave debe responder por los costos de limpieza en que incurra por este motivo. Así mismo, deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias, de acuerdo con lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 1978.

La disposición de todos los residuos de la motonave debe ser solicitado y coordinado directamente por la agencia marítima a un operador portuario debidamente organizado que preste el servicio. Para su ejecución debe informar al terminal para su autorización de ingreso y conocimiento dentro de la planeación de la motonave. El concesionario recibe el documento de registro de residuos que se adjunta al ICA en donde se detallan las motonaves y residuos que generan con cantidades y disposición final.

34.3 FILTRACIONES POR EL CASCO DE LAS NAVES

Cuando se presenten escapes de líquidos inflamables de una nave cargando o descargando en el Terminal, el Capitán debe informar de inmediato a la Gerencia de la instalación portuaria, a la Capitanía de Puerto y a la Autoridad Ambiental competente. El Capitán de toda nave que presente escapes mientras está en puerto, debe cumplir con prontitud y diligencia todas las instrucciones que reciba de la Autoridad Marítima.

El concesionario contempla en su Plan de Contingencia el cual forma parte integral de este Reglamento, las previsiones necesarias para contrarrestar los derrames que se produzcan por daños en las tuberías, implementos de descargue y conducción o por escapes en las motonaves atracadas en su terminal; además, dispone los recursos necesarios para controlar estos accidentes.

34.4 RASQUETE Y PINTURA

Está prohibido sin excepciones en cubierta efectuar en el Terminal trabajos de rasqueteo y pintura en el casco de las embarcaciones atracadas.

ARTÍCULO TREINTA Y CINCO. _ PROTOCOLOS PARA ATENDER EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

Los protocolos operativos iniciales establecidos para el Plan de Contingencias y Emergencias, HSEQ-SGT3-PL05, se refieren al aviso del evento, la activación operativa y el reporte de la situación de emergencia a autoridades según lo establecido en el Plan Nacional de Contingencias.

Para iniciar estos protocolos se usan las Líneas de Activación. Estas Líneas están definidas de acuerdo con los niveles de la emergencia y el personal que participa en la atención de estas de acuerdo con los esquemas de respuesta definidos para cada nivel. La Línea de Activación inicia con el aviso de la situación de emergencia, el cual lo puede realizar una persona del concesionario o un contratista. Una vez puesto en conocimiento del personal del concesionario, se iniciará el proceso de activación al interior y/o exterior de la organización, donde el comandante de Incidentes tendrá la responsabilidad bajo el SCI de definir la magnitud del evento. Dentro de los protocolos operativos del Plan de Contingencias y Emergencias, se incluye el mecanismo de reporte, mediante el cual se reporta la emergencia interna y externamente según corresponda.

Las Guías Operativas del Sistema Comando de Incidentes son herramientas que sirven de orientación a los responsables de la atención de una emergencia, contienen las acciones a desarrollar de acuerdo con las responsabilidades establecidas. Todo miembro que haga parte de la organización de la respuesta debe tener su guía operativa.

Los Procedimientos Operativos son una herramienta gráfica, que suministra a los grupos de respuesta las acciones recomendadas para ser implementadas en el proceso de atención del incidente. Además, orientan al responsable de la respuesta para realizar un apropiado proceso de toma de decisiones hacia la adecuada respuesta al incidente. A continuación, se listan los procedimientos operativos preestablecidos por el concesionario, los cuales se pueden consultar en los links asociados a cada uno de ellos:

- a) Procedimiento Operativo para Emergencia por Movimiento Telúrico. (<https://lc.cx/SCKCTM>)
- b) Procedimiento Operativo para Incendio. (<https://lc.cx/UNFGpk>)
- c) Procedimiento Operativo para Explosión. (<https://lc.cx/DDx6du>)
- d) Procedimiento Operativo para Emergencias con Nitrato de Amonio. (<https://lc.cx/iHpufA>)
- e) Procedimiento Operativo para Emergencias en Mecanizado de Silos. (<https://lc.cx/ZQtNYI>)
- f) Procedimiento Operativo para Inundación. (<https://lc.cx/3Km7Ix>)
- g) Procedimiento Operativo para Tormenta Eléctrica / Descarga Eléctrica. (<https://lc.cx/1HEA5G>)
- h) Procedimiento Operativo para Huracán. (<https://lc.cx/88E5iB>)
- i) Procedimiento Operativo para Atención de Paciente en Parada Cardíaca. (<https://goo.su/1b4t19>)
- j) Procedimiento Operativo para Hombre al Agua. (<https://lc.cx/ODgW5U>)
- k) Procedimiento Operativo para Control de Derrame en Río. (<https://lc.cx/qrof-3>)

Eventos considerados en el Análisis de Riesgo para atender emergencias y contingencias y causas más relevantes por evento

Origen del evento	Clasificación del Evento	Código Evento	Nombre del evento	Causas que pueden originar el evento
Actividades operativas rutinarias	Ocupacional	E1	Afectación a la salud de los trabajadores y población cercana por inhalación de partículas en suspensión	Polvo generado por el manejo de coque, no usar EP'S
		E2	Afectación a la salud de los trabajadores por contacto con sustancias tóxicas o nocivas	manejo de sustancias tóxicas, no usar EP's
		E3	Afectación a la salud de los trabajadores por inhalación de vapores de combustibles ⁸	Manejo de hidrocarburos refinados o compuestos aromáticos
		E4	Afectación a los trabajadores por el tránsito de tractomulas, cargadores frontales, montacargas, retroexcavadora, volquetas	No usar senderos peatonales, caminar por áreas restringidas, falta de señalización
		E5	Afectación a personas por el tránsito de otros vehículos en vías internas	No usar senderos peatonales, caminar por áreas restringidas, falta de señalización, no respetar normas de tránsito
		E6	Afectación con grúas de tierra o grúas del buque	Fatiga mecánica, microfisuras estructurales, vendavales, sismos, falta de calificación técnica para el manejo de la grúa
		E7	Caída de arrumes de agregados, materiales de construcción, minerales y fertilizantes	Malas condiciones de apilamiento, fallas en eslingas, fallas en materiales de bigbag, procedimiento de estibado erróneo
		E8	Eventos en redes eléctricas	Procedimientos operativos erróneos, falta de mantenimiento, falta de señalización, sobrecargas o corto circuito, daños en cables de la red
		E9	Afectación por caída de elementos o equipos	Procedimientos operativos erróneos, fallas en equipos de carga, desnivel del suelo, fallas humanas, uso de herramientas inadecuadas o en mal estado
		E10	Afectación por colisión	Exceso de velocidad, fallas mecánicas, no respetar señales de tránsito, conducir bajo efectos del alcohol, invasión de carril

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Origen del evento	Clasificación del Evento	Código Evento	Nombre del evento	Causas que pueden originar el evento
Actividades operativas rutinarias	Operacional	E11	Lesiones por levantamiento de cargas excesivas, posturas inadecuadas	Manejo de cargas demasiado pesadas, muy grandes, de difícil agarre, inestables, espacio insuficiente para manipulación de las cargas, cansancio en el trabajador, falta de iluminación en el área de manejo de cargas, enfermedad preexistente del trabajador, falta de capacitación en manejo de cargas, ausencia de herramientas adecuadas
		E12	Lesiones por vibraciones	uso de herramientas manuales o equipos rotativos, eléctricos, neumáticos o percusores
		E13	Lesiones por ruido excesivo continuo	Trabajar continuamente en ambientes donde se sobrepasen los decibeles permitidos por ley
		E14	Lesiones por picadura de insectos, mordedura de serpiente	Insectos, serpientes, zonas verdes sin mantenimiento
		E15	Lesiones por caídas a nivel y desnivel	Falta de orden y aseo en el área de trabajo, objetos en el suelo
		E16	Afectaciones por contacto con productos químicos corrosivos	manipulación de sustancias corrosivas, no usar EP's adecuados
		E17	Lesiones con herramientas mecánicas y manuales, manejo de estibas	Uso inadecuado de herramientas, no usar EP's adecuados
		E18	Lesiones por uso de soldadura	Procedimiento de soldadura incorrecto, vapores que emanan algunos metales durante la soldadura, choque eléctrico, falta de atención en el procedimiento, no usar EP's adecuados
		E19	Lesiones por trabajo en alturas, espacios confinados	Defectos en arnés, lugar de trabajo con mala iluminación, no usar EP'S requeridos, violar normas de trabajo seguro en alturas, uso de elementos que no se encuentren certificados, ventilación deficiente
		E20	Incendio en áreas administrativas, comedor	Fuentes de ignición: cocina, interruptores eléctricos, veladoras, corto circuito, cigarrillos, sobrecarga de tomacorrientes, líquidos inflamables
		E21	Caída de personal al río	Falta de atención en el procedimiento realizado, superficies resbalosas o con obstáculos en el muelle, elementos en el suelo que ocasionen la caída
		E22	Lesiones por altas temperaturas en el entorno laboral	Temperatura ambiente, radiación solar
		E23	Daños en sistemas de suministro de combustible o sistemas auxiliares	Falta de mantenimiento, procedimientos operativos errados, fallas en equipos, fallas en inspecciones técnicas, fallas
		E24	Derrame de sustancias químicas en suelo	Rotura del contenedor de la sustancia
		E25	Derrame de sustancias químicas al Río Magdalena	Errores al momento de cargar
		E26	Derrame de hidrocarburos en suelo	Daños en bridas, fugas en tuberías, rotura en bombas, daños en sellos de las bombas, sobrellenado o rotura de tanque, desconexión o rotura de mangueras, corrosión interior, corrosión exterior, fatiga
		E27	Derrame de hidrocarburos al Río Magdalena	Desconexión o rotura de mangueras, daños en sellos de las bombas, sobrellenado o rotura de bodega del buque/barcaza, fuga en tubería
		E28	Incendios de hidrocarburo	Exposición de hidrocarburo sobre el suelo, formación de nube de vapores que entren en contacto con fuentes de ignición
		E29	Incendios de otros productos químicos	Manipulación de sustancias químicas inflamables
		E30	Incendios en remolcador	Fuentes de ignición en cuarto de máquinas, cocina, dormitorios, bodegas, puente
		E31	Explosión	Formación de atmósferas explosivas, manipulación de sustancias químicas explosivas, almacenamiento incompatible de sustancias, poca ventilación de lugares
		E32	Encallamiento de embarcación	Calado insuficiente para la embarcación
		E33	Hundimiento de embarcación	Fallas en la navegación, daño en el sistema de propulsión, daño en estructura por corrosión, fallas humanas, falta de mantenimiento, diseño deficiente, inestabilidad, clima

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Origen del evento	Clasificación del Evento	Código Evento	Nombre del evento	Causas que pueden originar el evento
Actividades operativas rutinarias	Cumplimiento ambiental	E34	Vertimiento fuera de norma sobre el río	Producción de aguas residuales industriales, tratamiento inadecuado de agua residual industrial, producción de aguas residuales domésticas
		E35	Vertimiento accidental de aguas de sentina, aguas de lastre de los buques	Daños en el sistema de tratamiento de aguas de sentina del buque
		E36	Emisiones fuera de norma	Almacenamiento de combustibles altamente volátiles
		E37	Emisiones por combustión de motores y calderas de los buques	Operación de motores y calderas
		E38	Emisiones de material particulado por tráfico de vehículos	Tránsito por vías no pavimentadas
Medio ambiental	Naturales	E39	Descargas eléctricas por tormentas	Tormentas eléctricas
		E40	Evento geológico -sismo	Movimientos de placas continentales
		E41	Inundación	Aumento en la precipitación, cambio en patrones climatológicos, falta de limpieza en red de drenajes
		E42	Erosión al margen del río	Aumento de caudal del río y transporte de sedimentos
		E43	Socavación	Aumento de caudal del río y transporte de sedimentos
		E44	Vendavales	Condiciones climatológicas
		E45	Empalizada/Crecientes	Transporte de ramas y palos por el río
Medio social	Actividad de terceros	E46	Colisión de otras embarcaciones en tránsito con barcas/buque	tránsito de otras embarcaciones frente a la facilidad fluvial
Influencia Externa	Operacional /Externos	E47	Colisión de una aeronave contra la instalación	Pérdida de control de la aeronave
		E48	Incendio forestal VIPIS en cercanías al complejo	Intervención humana, altas temperaturas
		E49	Incendio en instalaciones de Petrocomercial	Exposición de hidrocarburo sobre el suelo, formación de nube de vapores que entren en contacto con fuentes de ignición
		E50	Explosión en instalaciones de Petrocomercial	Formación de atmósferas explosivas, manipulación de sustancias químicas explosivas, almacenamiento incompatible de sustancias, poca ventilación de lugares
	Acciones intencionales	E51	Atentados terroristas	Presencia de grupos armados, intereses políticos
		E52	Secuestro de personal	Presencia de grupos armados, intereses políticos
		E53	Extorsión	Filtración de información confidencial
		E54	Delincuencia común	Falta de control y vigilancia
		E55	Sabotaje	Manejo de intereses
		E56	Paro de la comunidad	Inconformidad por parte de la comunidad con el proyecto o algunas actividades realizadas en el
		E57	Paro de los trabajadores	Inconformidad por parte de los trabajadores en cuanto a condiciones laborales
		E58	Tráfico de estupefacientes	Narcotráfico
	Salud pública	E59	Contagio de enfermedades de interés sanitario con un alto porcentaje de letalidad (dengue, cólera, fiebre amarilla, tuberculosis, etc) en buques que arriban	Personas o carga contaminada o vectores que puedan transmitir enfermedades

Aceptabilidad del Riesgo

Nivel de riesgo	Aceptabilidad	Respuesta del riesgo
Alto (H)	Intolerable	Para aquellos eventos calificados con este nivel de riesgo, debe suspenderse la actividad hasta que se implementen medidas que reduzcan el nivel de riesgo. Si no es posible reducir el riesgo a corto plazo para poder ejecutar la actividad, incluso con recursos asignados para ello, debe prohibirse.
Significativo (S)	Tolerable (región ALARP)	Deben implementarse las medidas necesarias para reducir el riesgo lo mas bajo posible en un tiempo razonable para poder ejecutar la actividad. Dichas medidas junto con los eventos que representen este nivel de riesgo deben ser documentadas e informadas a aquellos (altos mandos) que puedan tomar decisiones. si el riesgo no puede disminuirse o si los costos para implementar una mejora no justifican la reducción del riesgo presentado, el riesgo se aceptará como tolerable asumiendo que el gasto requerido para reducir el riesgo sería desproporcionado al beneficio obtenido
Medio (M)	Aceptable	Se acepta ejecutar las actividades con ese nivel de riesgo, sin embargo, es necesario que para los eventos identificados con este nivel, evalúe la necesidad de implementar controles orientados a la reducción del riesgo
Bajo (L)	Insignificante	Para los eventos identificados con este nivel no se requieren controles adicionales a los ya existentes. Es importante realizar verificaciones sobre los controles existentes para asegurar que estos se mantienen

Valoración de Riesgo

Código	Nombre del evento	Nivel de riesgo					
		Usuarios	Ambiente	Clientes	Imagen	Pérdidas económicas	Máximo nivel de riesgo
E1	Afectación a la salud de los trabajadores y población cercana por inhalación de partículas en suspensión	M	N	N	L	L	M
E2	Afectación a la salud de los trabajadores por contacto con sustancias tóxicas o nocivas	M	N	N	L	L	M
E3	Afectación a la salud de los trabajadores por inhalación de vapores de combustibles ⁸	M	N	N	L	L	M
E4	Afectación a los trabajadores por el tránsito de tractomulas, cargadores frontales, montacargas, retroexcavadora, volquetas	M	N	N	L	L	M
E5	Afectación a personas por el tránsito de otros vehículos en vías internas	M	N	N	L	L	M
E6	Afectación con grúas de tierra o grúas del buque	M	N	L	L	L	M
E7	Caída de arrumes de agregados, materiales de construcción, minerales y fertilizantes	L	L	L	L	L	L
E8	Eventos en redes eléctricas	M	N	L	L	L	M
E9	Afectación por caída de elementos o equipos	S	N	N	L	L	S
E10	Afectación por colisión	S	N	N	L	L	S
E11	Lesiones por levantamiento de cargas excesivas, posturas inadecuadas	M	N	N	L	L	M
E12	Lesiones por vibraciones	M	N	N	L	L	M
E13	Lesiones por ruido excesivo continuo	M	N	N	L	L	M
E14	lesiones por picadura de insectos, mordedura de serpiente	M	N	N	L	L	M
E15	Lesiones por caídas a nivel y desnivel	M	N	N	L	L	M
E16	Afectaciones por contacto con productos químicos corrosivos	M	N	N	L	L	M
E17	Lesiones con herramientas mecánicas y manuales, manejo de estibas	M	N	N	L	L	M
E18	Lesiones por uso de soldadura	M	N	N	L	L	M
E19	Lesiones por trabajo en alturas, espacios confinados	M	N	N	L	L	M
E20	Incendio en áreas administrativas, comedor	M	N	L	L	L	M

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Código	Nombre del evento	Nivel de riesgo					
		Usuarios	Ambiente	Clientes	Imagen	Pérdidas económicas	Máximo nivel de riesgo
E21	Caída de personal al río	S	N	L	M	L	S
E22	Lesiones por altas temperaturas en el entorno laboral	M	N	N	L	L	M
E23	Daños en sistemas de suministro de combustible o sistemas auxiliares	N	N	M	L	L	M
E24	Derrame de sustancias químicas en suelo	L	L	L	L	L	L
E25	Derrame de sustancias químicas al Río Magdalena	M	M	L	M	M	M
E26	Derrame de hidrocarburos en suelo	L	M	L	L	L	M
E27	Derrame de hidrocarburos al Río Magdalena	M	M	L	M	M	M
E28	Incendios de hidrocarburo	M	M	M	L	M	M
E29	Incendios de otros productos químicos	M	M	M	L	M	M
E30	Incendios en remolcador	M	N	M	L	M	M
E31	Explosión	M	N	M	M	L	M
E32	Encallamiento de embarcación	L	M	M	L	L	M
E33	Hundimiento de embarcación	M	L	L	M	L	M
E34	Vertimiento fuera de norma sobre el río	N	M	M	M	L	M
E35	Vertimiento accidental de aguas de sentina, aguas de lastre de los buques	N	M	M	L	L	M
E36	Emisiones fuera de norma	M	M	M	L	L	M
E37	Emisiones por combustión de motores y calderas de los buques	L	M	N	L	L	M
E38	Emisiones de material particulado por tráfico de vehículos	S	S	N	L	L	S
E39	Descargas eléctricas por tormentas	M	N	L	N	L	M
E40	Evento geológico -sismo	M	M	M	N	M	M

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Código	Nombre del evento	Nivel de riesgo					
		Usuarios	Ambiente	Clientes	Imagen	Pérdidas económicas	Máximo nivel de riesgo
E41	Inundación	L	N	L	N	L	L
E42	Erosión al margen del río	N	N	L	N	L	L
E43	Socavación	N	N	L	N	L	L
E44	Vendavales	M	L	L	N	L	M
E45	Empalizada/Crecientes	N	L	L	N	L	L
E46	Colisión de otras embarcaciones en tránsito con barcas/buque	M	M	M	M	L	M
E47	Colisión de una aeronave contra la instalación	M	L	L	N	M	M
E48	Incendio forestal VIPIS en cercanías al complejo	M	M	L	N	L	M
E49	Incendio en instalaciones de Petrocomercial	M	M	M	N	M	M
E50	Explosión en instalaciones de Petrocomercial	M	N	M	N	M	M
E51	Atentados terroristas	M	M	M	M	M	M
E52	Secuestro de personal	N	N	N	M	L	M
E53	Extorsión	N	N	N	M	L	M
E54	Delincuencia común	N	N	N	L	L	L
E55	Sabotaje	M	N	L	L	L	M
E56	Paro de la comunidad	M	N	M	L	L	M
E57	Paro de los trabajadores	M	N	M	L	L	M
E58	Tráfico de estupefacientes	N	N	L	L	L	L
E59	Contagio de enfermedades de interés sanitario con un alto porcentaje de letalidad (dengue, cólera, fiebre amarilla, tuberculosis, etc) en buques que arriban	M	N	L	M	L	M

N: Ninguno

Plan de simulacros

Participantes	Actividad	Frecuencia	Temática
1. Personal de comando 2. Personal Técnico 3. Personal operativo 4. Personal estratégico con funciones en el plan 5. Personal administrativo 6. Contratistas de mantenimiento y limpieza 7. Autoridades y entidades 8. Comunidades	Simulacro de grado mayor	Una (1) vez al año (en cualquiera de estos temas)	1. Identificación de riesgos 2. Estrategias de respuesta 3. Capacidad de respuesta 4. Clasificación de emergencias 5. Manejo de comunicaciones 6. Niveles de activación y notificación 7. Tiempos de respuesta 8. Coordinación con entidades 9. Respuesta de comunidades 10. Tiempos de activación de los puntos de control 11. Verificación de información en campo 12. Planes de acción para diferentes eventos
	Simulacro de grado medio	Una (1) vez al año (en cualquiera de estos temas)	
1. Personal técnico 2. Personal operativo 3. Personal estratégico con funciones en el plan	Simulacro: Ejercicios de control operacional en emergencia o eventos operativos críticos	Una (1) vez al año (en cualquiera de estos temas)	
	Simulacro: Ejercicios de evacuación generalizada en áreas administrativas	Una (1) vez al año (en cualquiera de estos temas)	
1. Personal Técnico 2. Personal operativo 3. Personal operativo	Simulacro: Entrenamiento operativo de respuesta	Una (1) vez al año (en cualquiera de estos temas)	
Nota: en ocasiones es importante involucrar también el personal con función administrativa y táctica de apoyo a emergencias	Talleres, simulaciones o simulacros de escritorio	Una (1) vez al año (en cualquiera de estos temas)	

35.1 PROTOCOLO HOMBRE AL AGUA

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “*Anexo P. Protocolo HSEQ-SGT3-PR07 Protocolo Hombre al Agua*”.

35.1.1 Objeto

Establecer un procedimiento que cumpla los lineamientos de la Resolución 338(91) (Enmienda adoptada por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) / Dirección General Marítima (DIMAR)) y circulares MSC.1/CIRC.1447 y MSC.1/Circ.1182 que tienen común la elaboración de un procedimiento para rescatar a una persona que ha caído al agua o se encuentra a la deriva en el mar (naufragio).

35.1.2 Responsables

La Gerencia de las unidades de negocio donde se identifique este riesgo entre su personal usuario, es responsable por el adecuado suministro de los equipos e implementos necesarios para poner en práctica de este procedimiento. A bordo de las embarcaciones, El Capitán es responsable por el cumplimiento e instrucción de este procedimiento.

35.1.3 Contingencias

En el desarrollo de operaciones o travesías en alta mar se pueden presentar acaecimientos que se materializan en un hombre al agua o en un rescate de náuticos. Es por esta razón que es importante que el personal en puerto y miembros de las tripulaciones tengan a la mano un procedimiento o plan para enfrentar una contingencia de este tipo, debido a que una maniobra de rescate puede convertirse en una fatalidad si no se procede de forma correcta en ese escenario. A continuación, se dictan los lineamientos y parámetros mínimos para tener en cuenta en una operación de rescate de hombre en el agua.

35.1.4 Riesgos críticos asociados a la maniobra de rescate

Se relaciona en la tabla siguiente, los riesgos críticos que se podrían presentar durante una maniobra de rescate, y las consecuencias de esta.

EVENTO	RIESGO	CONSECUENCIA
Hombre al agua	Depredadores marítimos	Mutilación/desmembramiento
Hipotermia	Ahogamiento/Inmersión	Escora excesiva embarcación de rescate
Lesiones/esguince	Empropelamiento	Visibilidad restringida al muelle
Resbalones/deslizamientos	Colisión/choque	Caída de alturas en la arriada del bote o elevación al muelle
Hombre al agua	Deshidratación	Perdida de conciencia

i. Tripulante en el agua

Cuando en la navegación un tripulante caiga al mar, la persona que lo aviste le lanzará inmediatamente un aro salvavidas y se dirigirá al puente para informar al oficial de guardia sobre la situación, en el transcurso el marino avisará a toda persona que se encuentre diciendo: “HOMBRE AL AGUA POR EL COSTADO DE...”. Por ningún motivo debe perder de vista a la víctima.

ii. Hombre en el agua

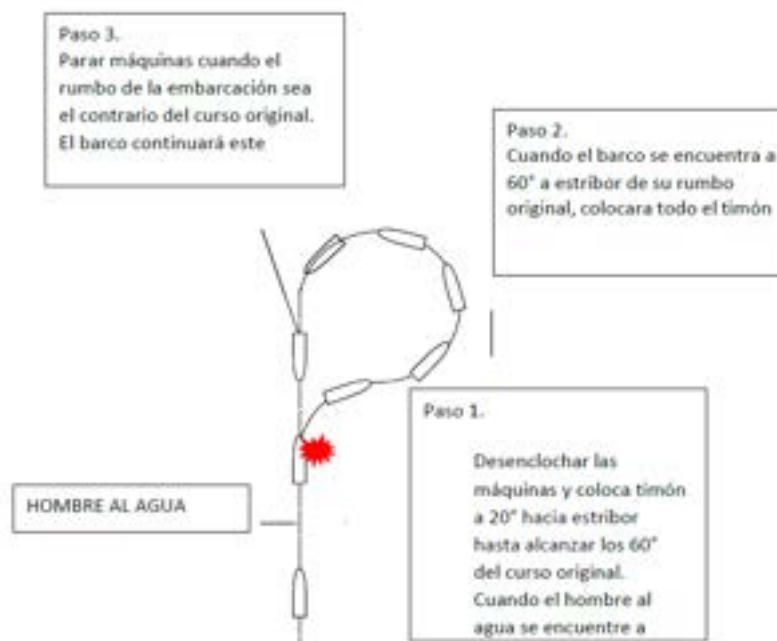
De igual forma cuando en la navegación se identifiquen a uno o varios náufragos o balsas salvavidas en el mar, la persona que lo aviste se dirigirá al puente para informar al oficial de guardia sobre la situación, en el transcurso el marino avisará a toda persona que se encuentre diciendo: “HOMBRE AL AGUA POR EL COSTADO DE...”

35.1.5 Procedimientos para el rescate

MANIOBRA DEL BUQUE

La guardia del puente comprobará la posición del tripulante que se cayó al agua, parará máquinas y gobernará con la inercia del buque metiendo todo el timón hacia la banda por donde ha caído el tripulante de tal forma que la hélices se separen del hombre en el agua y este no resulte lesionado, luego cuando el tripulante se encuentre fuera de peligro por las hélices el oficial activará la alarma general para alertar al resto de la tripulación e iniciar a continuación la maniobra de aproximación.

El método establecido para realizar la maniobra de acercamiento a una persona que se encuentre en el agua será el internacionalmente conocido como Curva de Williamson (o Boutakow), la cual se deberá desarrollar de la siguiente forma.



Las embarcaciones superiores a 500 UAB (Unidad de Arqueo Bruto) y que están dotadas con botes de rescate, realizarán el acercamiento con el bote. Realizar la aproximación sin utilizar el bote de rescate representa un alto riesgo debido a que las dimensiones de esta restringen la maniobrabilidad.

En todo momento el capitán deberá conocer la maniobrabilidad de su embarcación y limitantes de tal forma que pueda tomar todas las medidas preventivas que le permitan realizar la maniobra de forma segura.

PROCEDIMIENTO DE RESCATE CON LA MISMA EMBARCACIÓN

Cuando se de inicio a la maniobra de rescate y se identifique ubicación de la persona, en todo momento estará un tripulante realizando labores de vigía señalando o apuntando constantemente la ubicación del tripulante que cayó al agua o las personas que se encuentre a la deriva en el mar. Cuando el remolcador haya realizado maniobra de aproximación para la recogida del tripulante o de la persona que necesite ser rescatada, toda la tripulación especialmente la que está involucrada en la recogida deberá portar debidamente su chaleco salvavidas, se ubicarán y tendrán en sitio los bicheros, cabos para arriar, aros salvavidas con línea de vida, camilla, botiquín de primeros auxilios, manta térmica, y un chaleco para la persona en dado caso que no lo tenga. Se abrirán la compuerta a utilizar de la zona de rescate y el remolcador se aproximará hasta una distancia prudente para que el hombre en el agua pueda acercarse de forma segura a la embarcación.

Se asignarán dos personas responsables en la recogida del tripulante y se utilizarán los bicheros para guiar a la persona a las zonas de rescate de la embarcación o en su defecto si esta presenta algunas limitaciones desplegarán las Rescue Net (Redde rescate) y se guiará a la persona con el bichero hacia este dispositivo. Cuando esta persona se encuentre abordado se le prestarán los primeros auxilios y se le entregará la manta térmica para que recupere su temperatura corporal normal.

PROCEDIMIENTO DE RESCATE CON UN BOTE DE RESCATE

Para el caso de las embarcaciones que realizarán la aproximación con el bote de rescate, se llevarán a cabo los siguientes pasos:

- Serán ubicados en el bote de rescate los siguientes elementos para facilitar y asistir a la persona en el agua: Bicheros, cabos, aros salvavidas con línea de vida, camilla, botiquín de primeros auxilios, manta térmica y un chaleco para el hombre en el agua de ser requerido.
- Se bajará el bote de rescate con las personas responsables y se procederá a realizar el rescate hasta llegar a unos 10 metros del hombre al agua. Luego la persona se acercará al bote de tal forma que sea seguro con la intención de prevenir lesiones o golpes a la persona asistida. A su vez uno de los tripulantes del bote procederá a ayudar a la persona para que a borde al bote de rescate de forma segura.
- Luego cuando ya se encuentre la persona rescatada en el bote, se procederá a regresar a la embarcación y dependiendo del estado físico de la persona abordará el barco por la zona de rescate o en su defecto lo hará a través de la arriada del bote.

PROCEDIMIENTO DE RESCATE DESDE EL MUELLE

Cuando desde el muelle se evidencie la caída de personal al agua, se debe declarar inmediatamente la emergencia y se inicia la maniobra de rescate de la siguiente manera:

1. Identifique la ubicación de la persona que cayó al agua, y en todo momento se debe asegurar que un miembro del personal de muelle realice las labores de vigía señalando o apuntando

- constantemente la ubicación de la persona que cayó al agua o las personas que se encuentre a la deriva en el mar.
2. La instalación portuaria, contará con aros salvavidas, colocados estratégicamente en la línea de muelle. Los funcionarios que laboran rutinariamente en el muelle y los brigadistas deben tener identificados los sitios donde se encuentren estos aros salvavidas y en caso de activación de la emergencia de hombre al agua, deberán utilizar este elemento salvavidas. Los aros salvavidas estarán sujetos a un punto fijo y con al menos 200 metros lineales de cabo.
 3. Todo funcionario que esté involucrado en el salvamento acuático deberá portar debidamente su chaleco salvavidas en caso de que este ubicado en el área de peligro que se encuentra demarcada en la línea de muelle
 4. La instalación portuaria debe contar con al menos los siguientes elementos: DOS (2) bicheros, 100 metros de cabos para arriar, DOS (2) aros salvavidas con 200 metros de línea de vida, UNA (1) camilla rígida flotante, UN (1) botiquín de primeros auxilios, UNA (1) manta térmica, CUATRO (4) bengalas, UN (1) chaleco para la persona a rescatar en dado caso que no lo tenga, UNA (1) Rescue Net, UNA (1) Escala de piloto.
 5. Al menos dos personas serán las responsables en la recogida de la persona que cayó al agua y se utilizarán los bicheros para guiar a la persona a las zonas de rescate del muelle o en su defecto si esta presenta algunas limitaciones de debe desplegar una Rescue Net (Red de rescate) o una escala portátil tipo piloto y se guiará a la persona con el bichero hacia este dispositivo.
 6. Debe darse aviso de manera inmediata a la autoridad costera (Guarda costa) por medio de seguridad física, para que den aviso inmediato a las embarcaciones circundantes al área donde cayó la persona y se active el plan de ayuda mutua.
 7. Cuando esta persona se encuentre en el muelle, se le prestarán los primeros auxilios y se le entregará la manta térmica para que recupere su temperatura corporal normal.

35.1.6 Limitantes que se pueden presentar en el rescate

Si la persona llegara a presentar una limitación física para aproximarse a las embarcaciones o al muelle por algún trauma o herida se deberán utilizar los cabos y aros con línea de vida como elementos para arriar a la persona hacia el bote o muelle. Para esto se debe tener en cuenta que se corre el riesgo de empujamiento de embarcaciones de rescate, es por eso que siempre se deberá identificar la dirección del viento y la corriente con la intención de realizar siempre el abordaje de la persona por sotavento de la embarcación.

Si la persona se encuentra inconsciente o no puede responder por sus propios medios a las instrucciones entonces se debe realizar la maniobra de aproximación hasta tal punto que le resulte fácil y seguro subir a la persona a la embarcación. En el caso del bote de rescate, cuando la persona la hayan subido al mismo, se procederá a realizar asistencia de primeros auxilios y se inmovilizará a la persona con la camilla para que sea práctico el trasbordo del bote a la embarcación y posterior al muelle.

En situaciones donde la visibilidad es restringida por la noche o la niebla o las condiciones del mar son adversas de tal forma que sea fácil perder de vista a la persona, se procederá a demarcar al hombre en el agua lanzando un aro salvavidas con luz o en su defecto si las condiciones lo requieran con un aro salvavidas con boya de humo y luz (M.O.B), a su vez se encenderán las luces de búsquedas y se estará apuntando constantemente hacia el lugar donde se encuentra la persona.

Si en medio del rescate se percibe la presencia de tiburones o depredadores marinos en el área del rescate se deberá guardar calma, nunca se perderá de vista al animal y se llamará su atención para alejarlo de las personas que se encuentra en el agua. La forma de llamar la atención o distraerlo sería

a través de las bengalas pairadas debido a que cuando están en el agua tienden a confundirla con las escamas brillante de los peces grandes.

35.1.7 Acciones posteriores al rescate

Cuando se haya afectado el rescate con éxito se atenderá la persona en la embarcación y posteriormente el capitán realizará anotaciones en la bitácora sobre lo acontecido y elaborará informe de estado de hechos para comunicar a la compañía a su vez el capitán realizará el reporte de accidente del SIG. (Sistema Integrado de Gestión)

Si las personas a rescatar no hacen parte de la tripulación se les atenderán como si lo fueran y se le asignarán un lugar en el barco para que se alojen durante el tiempo que estén abordo. Posteriormente el capitán entrevistará a las personas para que estas les comenten lo sucedido y posible causa que obligaron a abandonar su buque, luego cuando el capitán tenga información suficiente informará a la compañía para que a su vez reciba órdenes y se pueda reportar ante la autoridad. Para esto el capitán elaborará un acta de protesta informando el estado de hecho de lo sucedido.

El Capitán está en la obligación de reportar a la compañía lo acontecido y elaborará un estado de hecho más el reporte del accidente en el caso de ser haya sido uno de sus tripulantes el que termino en el agua.

35.1.8 Responsabilidades del capitán ante el apoyo de un siniestro

El capitán de toda nave que, estando en alta mar, reciba una señal —proveniente de cualquier fuente— indicando que una nave, aeronave o embarcación de supervivencia se encuentra en peligro, está obligado a dirigirse a toda velocidad en auxilio de las personas siniestradas, e informarles, si le es posible, que se encuentra en camino para prestar ayuda.

En caso de no poder acudir al rescate, o si por las circunstancias especiales del caso considera que hacerlo sería irrazonable o innecesario, deberá dejar constancia en el Diario de Navegación de las razones que justifican su decisión de no prestar auxilio.

35.1.9 Ejercicios

Todos los meses, se efectuará un ejercicio de zafarrancho de hombre en el agua en las embarcaciones. En muelle se realizará un zafarrancho por semestre, lo cual debe quedar en el formato de planificación y resultado de simulacro. El ejercicio comprenderá como mínimo los siguientes temas:

- Comprobación de que la señal de alarma ha sido bien comprendida y que los tripulantes se han presentado en sus puestos y están preparados para cumplir los cometidos establecidos en el cuadro de obligaciones.
- Curso de acción inmediata, que debe seguir quien cae al agua.
- Curso de acción inmediata, que debe seguir quien ve caer una persona al agua.
- Curso de acción inmediata, que debe seguir el Oficial de Guardia en el Puente.
- Explicación básica de las maniobras posibles de recuperación.
- Primeros auxilios, que se deben suministrar al náufrago una vez recuperado.
- Efectuar la maniobra con la recuperación de un objeto previamente arrojado al agua.

35.1.10 Referencias y registros

- Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques mercantes, MERSAR.
- Manual IAMSART. Programa de ejercicios libro de bitácora.

35.2 PLAN DE EMERGENCIA Y EVACUACIÓN

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “Anexo Q. HSEQ-SGT3-PL05 Plan de emergencia y evacuación”. (<https://goo.su/69LLK>).

35.2.1 Introducción

Por ser una compañía prestadora de servicios el concesionario debe a través de todas sus actividades de administración, apoyo, seguridad y salud en el trabajo buscar ser lo más invulnerable posible frente a riesgos de emergencia interna no solo por albergar dentro de la instalación portuaria una serie de riesgos, sino también porque debe ser un punto de apoyo para la comunidad y el Municipio de Sitio Nuevo en caso de desastres de magnitud considerable como sismos, alteraciones graves del orden público, actos terroristas, etc. Es por esto, que las actividades de seguridad frente a riesgos colectivos deben hacer énfasis especialmente en la disminución de la vulnerabilidad, prevención, detección y control de situaciones de emergencia en su fase incipiente y solo como última alternativa considerar la evacuación total o parcial de las instalaciones, aunque esto no significa que no se deba prever y preparar con anticipación para tales situaciones extremas.

Con respecto a la evacuación, los ocupantes habituales son personas con capacidad de movilización normal de las áreas de oficinas, recepción, facturación, gerencia, visitantes, patios, muelles, áreas de servicio interno como mantenimiento y cafetería.

Por la naturaleza de su actividad, el concesionario contempla en su esquema operativo habitual la presencia permanente, durante todos los días del año, de personal idóneo encargado de los principales servicios asistenciales, operativos, técnicos y de apoyo (como mantenimiento, vigilancia, recepción, entre otros), necesarios para el funcionamiento de los anteriores. Este personal constituye, en principio, el grupo más capacitado para liderar y ejecutar una respuesta organizada ante una emergencia interna.

También por ser una compañía comprometida con los procesos de prevención de riesgos laborales, dentro de su política institucional se encuentra el compromiso y la obligación de brindar atención a las personas afectadas durante un desastre a sus instalaciones inclusive en caso de que las instalaciones se hayan afectado internamente, esto genera la necesidad de prever áreas de posible expansión para el triage y la atención médica de víctimas en sus diferentes aspectos.

La seguridad es tan importante en el trabajo, como lo es la calidad y el cumplimiento de metas. Todo evento origen de una emergencia debe ser reportado y enfrentado con la mayor seriedad y rapidez, los primeros minutos son decisivos para el control oportuno de la situación.

El concesionario debe contar en casos de emergencia con una organización capaz de responder de manera muy rápida pero efectiva haciendo uso óptimo de todos los recursos disponibles; Así mismo no se debe perder tiempo confirmando detalles o permitiendo el avance de la emergencia ya que el

tiempo de respuesta de los organismos de socorro y autoridades no es óptimo por razones como (distancia considerable del terminal a los centros asistenciales de Barranquilla), la falta de recursos de desplazamiento y de comunicaciones, vías congestionadas, necesidad de los cuerpos de socorro de atender otros llamados de emergencia, etc.. Es preferible volver a llamar a los pocos minutos informando, una vez que se confirma plenamente que la situación está bajo control que perder tiempo valioso que puede significar un evento de consecuencias mayores o catastróficas.

En caso de evacuación los empleados deben actuar de manera independiente del comportamiento de los demás, guiados por su conocimiento del plan y el entrenamiento previo, sirviendo a su vez de orientadores y ejemplo a visitantes, familiares y público en general, así mismo los brigadistas deben actuar de manera coordinada de acuerdo con las prioridades e indicaciones que defina el COMITÉ DE EMERGENCIAS en ese momento, de lo contrario se aumenta el tiempo para salir por consiguiente se potencializa mucho más el riesgo de no salir a tiempo. “Es mejor que estemos preparados para algo frente a lo que haremos todo lo posible porque nunca suceda”

35.2.2 Justificación

La instalación portuaria es un terminal multipropósito ubicado en la costa norte de Colombia sobre la ribera oriental del Río Magdalena. Gracias a su ubicación geográfica se ha convertido en una opción altamente competitiva para el comercio exterior colombiano con un portafolio amplio de servicios de calidad y precios competitivos. Dentro de su amplio rango de servicios se encuentran: servicios marítimos y fluviales, servicios portuarios, servicios de operación marítima y terrestre, y centro logístico para camiones. Adicionalmente, Colombia, y la región caribe, debido a múltiples factores como su ubicación geográfica y sus condiciones socio demográfica, entre otros, poseen diversas amenazas de origen natural y antrópico, que podrían desencadenar incidentes de complejidad, requiriendo una capacidad de respuesta adecuada.

Naturalmente, la instalación portuaria podría verse afectada de dos maneras posibles, con emergencias internas o externas. Esta situación exige adelantar acciones específicas, así como Planes de Contingencia para el control y atención de las emergencias de manera organizada y finalmente, una recuperación y rehabilitación posterior a la emergencia. Las situaciones mencionadas son la base para determinar las políticas a desarrollarse dentro del Plan de Emergencias, debido a que la instalación portuaria puede tener en cualquier momento una alta población de usuarios permanentes, usuarios ambulatorios, funcionarios, contratistas, empleados y visitantes; y en caso de emergencia o desastre, debe atender a las personas lesionadas por el incidente, por lo cual es indispensable, que las edificaciones y su dotación permanezcan en condiciones de servicio y que su personal conozca la manera adecuada de responder a cada situación.

Un ordenamiento sistemático y una fácil movilización del personal, de equipos y suministros dentro de un ambiente seguro, es fundamental para ofrecer una respuesta rápida y eficiente. Esto enfatiza la naturaleza crítica y la interdependencia de procesos, edificaciones y equipamiento, mostrando que además de ser tan importantes en caso de presentarse una situación de emergencia o desastre, la afectación o deficiencia en cualquiera de estos elementos podría inducir una crisis en el terminal.

35.2.3 Alcance

Diseñar un plan para dar una respuesta inicial en caso de una emergencia dando cubrimiento a todas las áreas, instalaciones, personal y actividades propias de la instalación portuaria.

35.2.4 Marco legal y normativo

- Ley 9 de 1979 (Código Sanitario Nacional) Título VIII. Coordinación de todos los organismos que intervienen durante la emergencia.
- Resolución 2400 de 1979 del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social
- Resolución 2413 de 1979 del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social
- Norma Técnica Colombiana 1700 de 1982
- Resolución 1802 de 1989
- Decreto 919 del 1 de mayo de 1989
- Decreto 2759 de diciembre 11 de 1991
- Directiva Presidencial No 33 de marzo de 1992
- Decreto 412 de 1992
- Decreto 93 del 13 de enero de 1993
- Directiva Ministerial N° 1 de 1993
- Ley 100 de 1993; Artículos 167 y 168
- Ley 60 de agosto 12 de 1993
- Resolución 009279 del 17 de noviembre de 1993
- Decreto 2222 de 1993 del Ministerio de Minas y Energía; Art. 234
- Decreto 1876 de 1994
- Decreto 1295 de 1994
- Decreto 1283 de 1996
- Resolución 4445 de 1996
- Resolución 4252 de 1997
- Ley 361 de 1997
- Decreto 93 de 1998
- Normas Colombianas de Diseño y Construcción Sismo Resistente NSR-98
- (ley 400 de 1997; Decreto 33 de 1998; Decreto 34 de 1999
- Ley 715 de 2001
- Decreto 074 de 2001
- Decreto 2309 del 15 de octubre de 2002
- Decreto 332 de 2004 – Nivel Distrital: por el cual se organiza el Régimen y el Sistema para la Prevención y Atención de Emergencias del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.
- Norma Técnica Colombiana 5254 de 2004
- Decreto 1011 del 3 de abril de 2006
- Resolución 1043 DE 2006 (3 de abril de 2006)
- Resolución 1445 del 8 de mayo de 2006
- Resolución 1446 del 8 mayo de 2006
- Resolución 1043 de 2006
- resolución 1016 de marzo 31 de 1.989
- ley 46 de noviembre 2 de 1.989
- decreto 919 de mayo 1° de 1.989
- decreto 93 del 13 de enero de 1.989

35.2.5 Objetivos

Contribuir al establecimiento de procedimientos básicos a seguir en caso de una emergencia, mediante la implementación del Plan de emergencias y evacuación, con el objeto de:

1. Proteger la vida e integridad física del personal, mediante el entrenamiento y dotación a corto plazo de la brigada de emergencia.
2. Minimizar las pérdidas económicas, materiales y ambientales derivadas de las diferentes situaciones de emergencia que se puedan presentar mediante la implementación de procedimientos básicos de atención, conocidos, aplicados y practicados por todo el terminal a corto plazo.
3. Minimizar los riesgos que pueda desencadenar una emergencia, mediante el control de estos.
4. Restablecer las operaciones normales con la mayor brevedad posible.

35.2.6 Aplicación

El presente Plan de Emergencias y Evacuación, está diseñado para ser implementado en la instalación portuaria objeto de este reglamento y su área de influencia, siguiendo los lineamientos y recomendaciones básicas para Emergencias y previendo futuras ampliaciones del terminal. El Plan de Emergencias aplica a las situaciones siguientes:

- Movimientos telúricos (Terremotos).
- Daño estructural grave de los edificios.
- Explosión.
- Incendio no controlado.
- Vientos Huracanados.
- Tormentas eléctricas.
- Atentado terrorista.
- Vandalismo.
- Emergencias de salud.
- Escapes de sustancias al ambiente.
- Derrame de productos al río/tierra.
- Caída y/o materiales al hombre al agua.
- Volcamiento de equipos y maquinarias.

Las bases conceptuales adoptadas para el diseño del Plan son:

- Lineamientos estandarizados del Código de Seguridad Humana (NFPA-101).
- Cuadro de amenazas probables en el escenario de los pisos administrativos, operativos y muelles (servicios) ocupados por el concesionario y en general el terminal portuario y áreas o edificaciones aledañas.

35.2.7 Revisiones y ajustes

El Plan de Emergencias y Evacuación debe ser revisado, evaluado y ajustado por el Comité de Emergencia y demás entes involucrados en cabeza del jefe y/o Coordinador del Plan Emergencias del concesionario de acuerdo con las necesidades que se requieran, por cambios en la estructura física, cantidad de personal, equipos nuevos, reducción o ampliación de la nómina, redistribución de áreas,

cambios en rutas de evacuación o puntos de encuentro, etc. Igualmente, como resultado de los simulacros de evacuación en los que se refleja la verdadera operatividad del Plan establecido.

35.2.8 Información relevante del concesionario

IDENTIFICACIÓN

El concesionario: PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. identificada con Nit. 081-9007201-7 beneficiaria del contrato de concesión portuaria No 3-0034-2007 suscrito con CORMAGDALENA, inscrita en la Cámara de Comercio de Santa Marta el 13 de septiembre de 2004 con No. de matrícula 00086187; constituida por Escritura Pública No. 0001889 de la Notaría 41 de Bogotá el 3 de septiembre de 2004 con vigencia hasta el 2 de septiembre de 2054.

ACTIVIDAD ECONOMICA

Conforme lo indicado en el Certificado de Existencia y Representación Legal del concesionario, su objeto social es:” ...la inversión en construcción y mantenimiento de puertos de servicio privado o público, así como su administración y la realización de todas las actividades propias de las sociedades portuarias en los términos de la Ley 1° de 1991 y de las demás normas que actualmente o en el futuro regulen la materia, en especial, pero sin limitarse a él. La sociedad tendrá a su cargo la construcción, administración y operación del puerto multipropósito Palermo destinado al manejo de todo tipo de cargas, ubicado en el corregimiento de Palermo, Municipio de Sitio Nuevo, Departamento del Magdalena. En desarrollo de su objeto, la sociedad podrá: 1. Ocupar y utilizar las playas y terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o a estos necesarios para la operación de facilidades portuarias, recibiendo de la nación concesiones portuarias. 2. Adelantar los estudios de factibilidad técnico-económicos, realizar estudios y diseños necesarios para la óptima utilización de facilidades portuarias y llevar a cabo su construcción y operación. Las anteriores actividades las podrá ejecutar directamente o mediante contratos con terceras personas. 3. Prestar toda clase de servicios portuarios y permitir la prestación de servicios por parte de operadores portuarios dentro de las instalaciones que administra. 4. Asociarse con otras sociedades portuarias o titulares de autorizaciones para la ocupación y el uso de playas y terrenos de bajamar con construcciones destinadas al cargue y descargue de naves, en forma transitoria o permanente con el propósito de facilitar la utilización de las zonas marinas de uso común adyacentes a las instalaciones portuarias y en general asociarse con cualquiera otra persona bajo la forma jurídica que estime apropiado siempre y cuando dicha asociación represente una ejecución del objeto social principal o complementario de la sociedad o se embarque dentro de los conceptos de ejecución de dicho objeto a los que se refiere el Artículo 99 del Código de Comercio. 5. Definir las políticas de operación de los puertos que administre dictando los reglamentos que correspondan. 6. Establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria por servicios portuarios y alquiler de espacios de conformidad con la ley general, celebrar y ejecutar todos los actos y contratos directamente relacionados con el objeto social de la sociedad y todos aquellos que tengan por finalidad ejercer los derechos o cumplir las obligaciones, legal o convencionalmente derivados de la existencia y actividades de la sociedad”.

TALENTO HUMANO

El talento humano del concesionario se encuentra distribuido en las oficinas administrativas y personal especializado en servicios marítimos y fluviales, servicios portuarios, servicios de operación marítima y terrestre, y centro logístico para camiones, los cuales trabajan jornadas por turnos, durante

las 24 horas del día; en turno rotativos a saber: de 7:00 am a 7:00 pm y de 7:00 pm a 7:00 am, el personal operativo, excepto las personas administrativas.

PRINCIPALES MATERIALES E INSUMOS

Dentro de los principales materiales con que se realizan las labores diarias del concesionario se encuentran en su mayoría papel bond, carpetas, tinta para impresora equipos de computación, pinturas, solventes, soldaduras, equipos de elevación, Diésel para planta, Hidrolavadora Industrial, Jabones, desinfectantes, Varsol, Secadora Industrial, Equipos de oficina, equipo vídeo Beam, Equipos de oficina, eslingas, malacates, aparejos, Taladro, entre otros.

SERVICIOS E INSTALACIONES

- AGUA: Es tomada del servicio de la institución de Acueducto, aseo y alcantarillado, además se cuenta con dispensadores de agua en diferentes puntos estratégicos de la institución.
- SANITARIO: Baterías de baños para damas y caballeros, los cuales ofrecen los servicios de manera óptima.
- ILUMINACIÓN: Tubos fluorescentes de diversos Watiages con cajas incrustadas en los techos y reflectores y luminarias en postería en zonas exteriores, corredores internos.
- SERVICIO DE PARQUEO: Cuenta con espacios de parqueadero, lo que facilita la ubicación de los vehículos de los funcionarios y visitantes, en las áreas destinadas para tal fin.
- CENTRAL DE COMUNICACIONES (Recepción): Cuentan con líneas telefónicas para recibir y realizar llamadas (ver recursos para notificar eventos).
- SISTEMA DE VENTILACIÓN: Cuenta con equipos de aires acondicionados que dan la total cobertura de todas las instalaciones administrativas, áreas operativas y asistenciales, además por lo extenso del área ocupada por la clínica también se mantiene una adecuada ventilación natural.
- EQUIPOS ELECTRICOS ENERGIZADOS: La organización cuenta con equipos eléctricos energizados, que permanentemente están en operaciones, casi las 24 horas del día.

32.5.9 Análisis de riesgos

RIESGOS IDENTIFICADOS

Incendio y explosión

Estas amenazas son latentes dentro del terminal, debido a las instalaciones eléctricas existentes en algunas partes de las áreas de la organización, especialmente en el área de oficinas (edificio administrativo), cafetería, comedor, plantas de servicios energéticos, mantenimiento, parqueadero interno, en el área de sistemas los reguladores de energía de los computadores, etc., silos por la acumulación de gases y sólidos combustibles, situaciones que pueden presentar recalentamientos o chispas que en cualquier momento pueden combinarse con la gran cantidad de material combustible y generar un fuego, manejo de hidrocarburos durante las operaciones de cargue y descargue, almacenamiento de materiales peligrosos (explosivos, inflamables, venenos, entre otros), en grandes Cantidades. Adicionalmente, cerca del área de mantenimiento se encuentran toma corrientes recargados, así como unos cilindros de oxígeno y acetileno, esto se convierte en un riesgo porque cualquier persona puede abrir la válvula y un escape de oxígeno representa un peligro inminente de incendio. Otra característica de esta amenaza es propiciada por la gran cantidad de materiales sólidos

combustibles en las áreas adyacentes al puerto producto de la vegetación (enea) que es altamente inflamable, y genera incendios del tipo forestal.

Emergencias de orden social

Emergencias de origen social, actos terroristas, enfrentamientos armados que dejen a los ocupantes atrapados entre fuego cruzado, asonadas o saqueos durante concentraciones de personas visitantes o acompañantes o intentos de secuestro a pacientes por diferentes motivos y posibilidad de atracos o robos a las instalaciones, cabe anotar que la instalación portuaria no está exenta de ser objeto de robos menores por delincuencia común organizada, este riesgo se ve controlado por la presencia las 24 horas del día de personal de vigilancia privada, dotados de sensores de metales y radio comunicación, apostados en las puertas de acceso, por CCTV con cámaras en diferentes puntos estratégicos del terminal, conexión con la Policía Nacional y demás cuerpos armados y de seguridad de la ciudad.

Colapso estructural

Colapso de algunas estructuras y elementos como cubiertas, silos, tejados. Este colapso puede ser espontáneo o inducido por fenómenos comunes en esta región del caribe colombiano tales como vientos y lluvias torrenciales.

Lluvias torrenciales

En diversas épocas del año, la probabilidad de lluvias es alta debido a la formación de huracanes en la zona caribe, que por lo general afectan la región generando lluvias de diversa intensidad, acompañadas por vientos huracanados y tormentas eléctricas.

Fugas y derrame de materiales

El manejo de los diversos materiales peligrosos que se movilizan a través de esta terminal donde resaltamos los explosivos, inflamables, gases, venenos, entre otros, tiene implícito el riesgo de fugas, derrame o escape de éstos, lo cual generaría un riesgo de incendio en caso de oxígeno o asfixia en caso del óxido nitroso, afectación de los recursos agua, suelo, aire, daños a las comunidades vecinas, flora y fauna acuífera

POSIBILIDAD DE EXPANSIÓN DE LOS EFECTOS DE LOS RIESGOS EN CASO DE MATERIALIZARSE

La localización de fuentes y posibilidades de expansión de los efectos para los riesgos de emergencia colectiva más importantes presentes a la fecha en las instalaciones del terminal se presenta a continuación:

Edificios administrativos y soporte operativo

Caracterizados por una primera torre de tres pisos y una azotea donde se localiza: Gerencia de terminal, Dirección Financiera, recepción, cafetería, Documentación, sistemas, Dirección Comercial, parqueaderos de visitantes y funcionarios. Un segundo edificio de dos niveles, desde donde se controla el ingreso y salida de personal contratista, visitantes, funcionarios y lo más importante el control de todo vehículo cargado o que ingresa a cargar al puerto. Adyacente a este edificio se

encuentran áreas de soporte como es el muelle de aforo, el CAEM, el área de HSEQ, Almacén, Planta de Tratamiento de agua Potable- PETAP y Planta de Tratamiento de Agua Residual – PATAR.

Área de operaciones

Caracterizado por los muelles de cargue y descargue, operaciones de hidrocarburos, patio de Coque, Patios de Cargas mixtas, Silos. En estas zonas es donde diariamente se ejecutan las actividades que son la razón de ser del terminal y evidentemente donde se potencializan las amenazas previamente mencionadas y detalladas en análisis en la matriz de amenazas de la organización.

35.2.10 Factores que influyen en la gravedad de la emergencia

El número de personas, visitantes, contratistas y funcionarios presentes en la instalación portuaria es alto durante el día (oscila entre 300 y 450 personas – carga fluctuante) y disminuye en la noche, sin embargo, es necesario que al momento de estructurar el plan de emergencias se tengan en cuenta los cargos que por su naturaleza deben laborar las 24 horas del día para su capacitación en el conocimiento integral del Plan. Como se mencionó anteriormente, el perfil de los ocupantes/personas que se encuentran en la instalación portuaria es un factor importante en caso de presentarse una emergencia, ya que puede agravar la situación si se pierde el control de los pacientes.

35.2.11 Recursos disponibles

La siguiente es la relación de los recursos con que se cuenta en la instalación portuaria para desarrollar con éxito las diferentes actividades de respuesta a una situación de emergencia interna. El plan se basa en la óptima utilización de todos estos recursos y es necesario considerar las mejoras y adiciones que se relacionan al final del presente análisis de vulnerabilidad.

RECURSOS PARA DETECCIÓN DE EVENTOS

- El compromiso y la actitud preventiva de todas las personas que laboran en el terminal, para detectar oportunamente cualquier evento origen de una emergencia.
- Las actividades preventivas del personal técnico-operativo relacionadas con el manejo adecuado de las instalaciones y los equipos.
- La presencia permanente de personal técnico y de operaciones y de apoyo en los diferentes procesos del terminal.
- El control en la portería de acceso y movilización de los visitantes y público en general, la existencia de algunas zonas de acceso restringido.

RECURSOS PARA LA NOTIFICACIÓN DE LOS EVENTOS DETECTADOS

- Un sistema telefónico con extensiones internas y líneas externas organizado a través de un conmutador telefónico ubicado en el primer piso del edificio administrativo. Este punto puede ser utilizado como CENTRAL DE COMUNICACIONES en el momento de una emergencia.
- Facilidad de desplazamiento dentro de las instalaciones en caso de falla de los sistemas de comunicación mencionados.

- La presencia permanente de personal asistencial, y paramédico, como de enfermeras e inspectores de HSEQ de apoyo en los diferentes procesos del terminal.

RECURSOS PARA DAR RESPUESTA LOCAL A UNA EMERGENCIA

- Extintores suficientes para cada fuente de riesgo convenientemente distribuidos en las instalaciones, los cuales son adecuados para la probabilidad de riesgo de incendio. Entre los que se encuentran están
- agentes extintores como solkaflan, CO2, agentes multipropósito y agua
- Mecanismos de corte del flujo de electricidad y agua para casos de emergencia.
- Personal asistencial en las áreas donde hay pacientes.
- Vigilantes ubicados en la portería principal y horarios que cubren las 24 horas, con comunicación directa con su base y con la PONAL.
- Futuros Brigadistas pertenecientes a todas las áreas y turnos de trabajo, entrenados para evaluar una situación de emergencia detectada y liderar una respuesta local.

RECURSOS PARA DAR UNA RESPUESTA ESPECIALIZADA A UNA EMERGENCIA

- La presencia en horas no laborales de personas de turno responsables por los diferentes procesos y áreas que en un momento dado deben conformar el comité de emergencias si la situación lo amerita (Personal técnico, personal operativo, Vigilancia, Servicios Generales y HSEQ).
- El apoyo de los organismos externos de socorro (cruz roja, bomberos, defensa civil, policía, ejército, etc.) de la ciudad, que se relacionan en el directorio para emergencias que hace parte del instructivo para personal encargado de la central de comunicaciones.

RECURSOS PARA AVISAR A LOS OCUPANTES LA NECESIDAD DE SALIR

El sistema telefónico mencionado entre los recursos para reporte de una emergencia.

RECURSOS PARA FACILITAR LA SALIDA OPORTUNA DE LOS OCUPANTES

- Sendas salidas desde oficinas, pisos o áreas, que se consideran apropiadas, a utilizar como salidas de emergencias, de fácil acceso hasta ellas.
- Puntos de encuentro suficientes ubicados en las áreas de más bajo riesgo.
- Posibilidad de capacitar y entrenar a los ocupantes a través de un programa de difusión con prácticas y simulacros como se plantea en el numeral referente a la administración del plan y los recursos.

35.2.12 Respuesta a emergencias internas y/o externas

- Se recomienda realizar mantenimiento a los detectores de humo adecuados a cada tipo de riesgo.
- Señales tipo:



- Montar un programa de capacitaciones en el manejo de equipos portátiles de control de incendios, del tipo práctico, dirigido a todo el personal brigadista del concesionario.
- Desarrollar el sistema de cadena de comunicaciones en caso de emergencia identificando claramente
- todos los teléfonos de la organización es que puedan colaborar en caso de presentarse cualquier tipo de emergencias.
- Desarrollar e implantar el instructivo para coordinadores de evacuación, brigadistas, encargado de la central de comunicaciones, servicio de vigilancia
- Desarrollar e implantar el protocolo de actuación para los diferentes tipos de emergencias que se pueden presentar en este tipo de institución de servicios, tales como atracos, conatos de incendios, vientos huracanados, asonadas.

35.2.13 Señalización de emergencia

Se recomienda la instalación de señalización para emergencias la cual debe cumplir con los siguientes parámetros:

- ACCESO A LA SALIDA: Los pasillos especialmente en las intersecciones o cambios de dirección deben indicar el sentido de la salida.
- PUERTAS DE SALIDA: Todas las puertas de salida deberán estar señalizadas.
- PUERTAS DE NO SALIDA: Todas las puertas que no se deban utilizar en caso de emergencia deberán estar señalizadas.

En lugares oscuros las señales deberán ser luminosas o de material reflectivo.

La señalización para evacuación debe ceñirse a las normas de utilización internacional, especialmente LA NORMA NFPA - 171: "SÍMBOLOS DESEÑALIZACION PUBLICA DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS."

Listado de señalización de emergencia requerida:

- Señal salida de emergencia en la puerta principal.
- Señal ruta de evacuación izquierda y derecha en las paredes del primer y segundo piso, recepción, escaleras.
- Señal de extinguidores según agente extintor sobre todos los equipos de la institución.



Adicionalmente deben asignarse responsables específicos que se encarguen de revisar periódicamente si no está deteriorada o desactualizada de acuerdo con los cambios que se hagan. Para esto último se recomienda un sistema flexible donde a una base fija se le puedan cambiar fácilmente las señales para facilitar la actualización.

35.2.14 Organización general del concesionario para la atención de emergencias

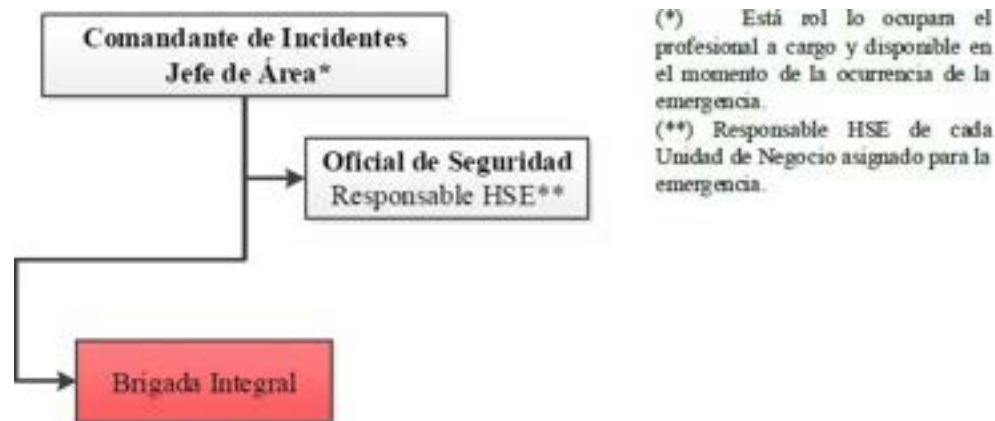
Se debe contar con un listado de los organismos de socorro en caso de emergencia que esté a la mano y publicado en diversas áreas para todo el personal. La atención de las emergencias que se puedan presentar en las organizaciones en sus fases de control y mitigación requiere de una organización eficiente y flexible, en donde cada persona o entidad involucrada conozca en forma clara y sea capaz de poner en operación sus funciones y responsabilidades. La organización adoptada para las emergencias contempla dos fases bien definidas como lo son la administración y la operación.

FASE 1: ADMINISTRACIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIA

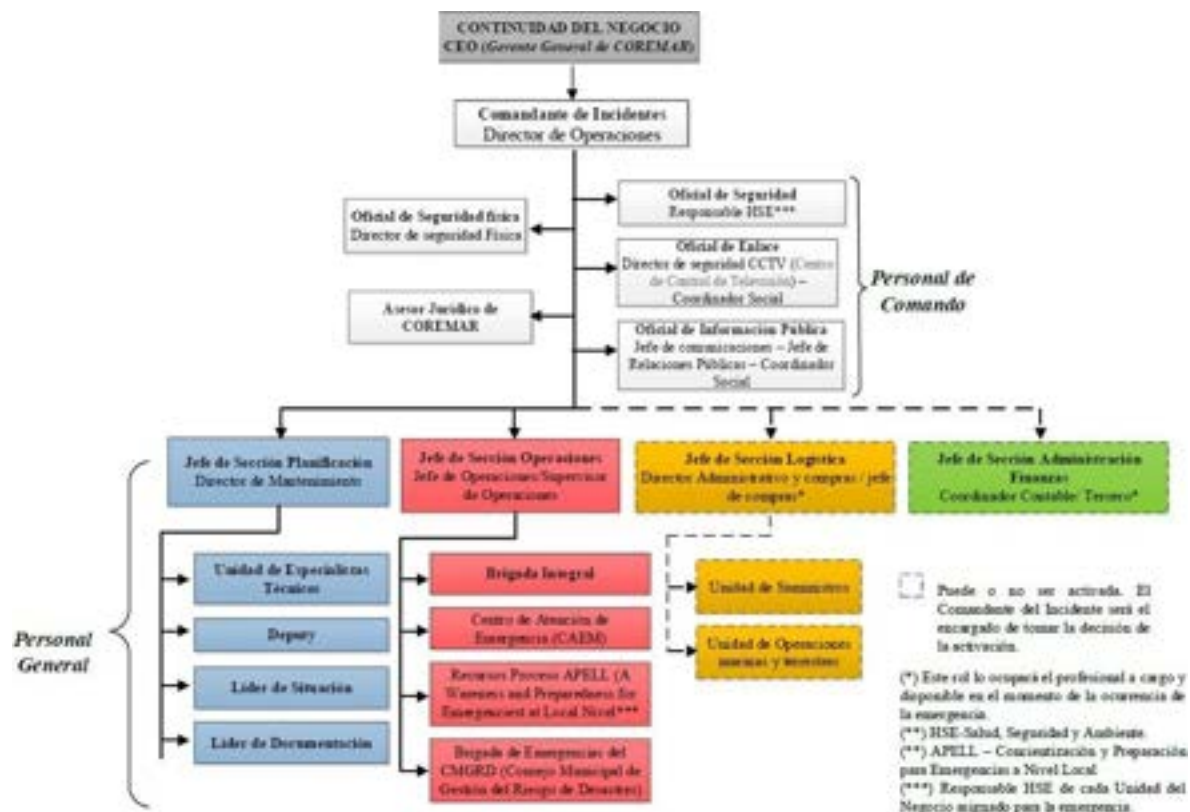
Esta fase implica diseño, aprobación, implementación, actualización y auditoría del plan, se tienen cuatro niveles de decisión, así:

- **Nivel 1:** A cargo de la máxima autoridad de la empresa, responsable de Organizar el plan y servir de nexo político, institucional y legal entre las diferentes entidades gubernamentales del orden nacional, departamental y local, así como con la compañía. Así mismo, aprobará los alcances, contenido y presupuestos del plan y gestionará los recursos necesarios para tal fin. Para incidentes de Nivel 1, el esquema organizacional para la prevención y atención del evento es:

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

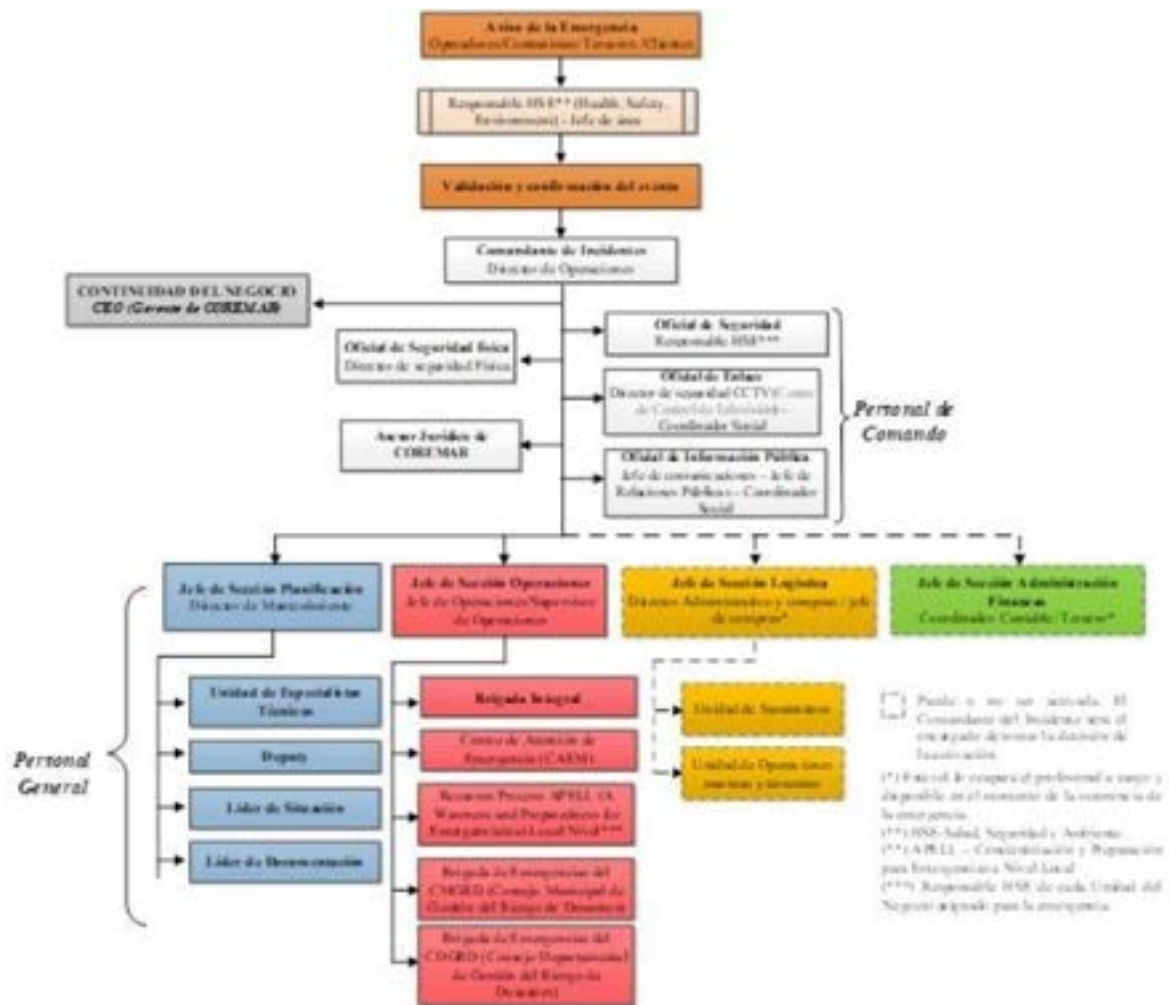


- **Nivel 2:** A cargo del comité administrador del plan en la institución, cuya función principal auditar el plan, además de coordinar las acciones con y entre las diferentes dependencias del concesionario. Así mismo, este nivel administrará los recursos asignados al plan de emergencias, siguiendo las normas y procedimientos establecidos por la institución. Los participantes de este comité deberán tener un excelente conocimiento del funcionamiento de la institución, de sus instalaciones, del área funcional que representan, de las emergencias que se puedan presentar y del plan de emergencias. Para incidentes de Nivel 2, el esquema organizacional para la prevención y atención del evento es:



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

- **Nivel 3:** A cargo del comité de emergencia, responsable de diseñar y actualizar el plan, e implementar su funcionamiento, planear las acciones de desarrollo y mantenimiento del plan y presentar al comité administrador el presupuesto correspondiente. Así mismo, deberá coordinar previamente con los organismos locales, que se espera intervendrá en caso de emergencia y evaluará los resultados de cada emergencia o simulacro. Para incidentes de Nivel 3, el esquema organizacional para la prevención y atención del evento es.



- **Nivel 4:** Constituido por el jefe de emergencia, quien es responsable de la operación del plan y quien se constituye a su vez en el máximo nivel de decisiones estratégica en el caso de presentarse una emergencia.

El siguiente esquema muestra los niveles de responsabilidad en la organización para emergencias de la institución:

Nivel	Constitución
1	Gerente del terminal
2	Comité de emergencias
3	Miembro de COPASO
4	Brigada de emergencias

FASE 2: NIVELES DE OPERACIÓN

La respuesta a las emergencias en las etapas de control y mitigación en donde la relación Tiempo de Respuesta – Consecuencias es “crítica”, requiere de un esquema de organización de excepción, que generalmente tiende a ser diferente a aquel bajo el cual la institución opera en situaciones normales. En situaciones de emergencia, se suspenden algunas funciones no críticas, y las otras suelen asignarse o supeditarse según esquemas preestablecidos en un plan. A finalizar la fase de mitigación se regresa al esquema normal de funcionamiento de la institución. La actuación para el manejo de la emergencia se desarrolla en tres niveles claramente definidos así:

- **Nivel estratégico:** Con un ámbito de acción “global y total”, asumiendo la máxima responsabilidad y autoridad. Este nivel corresponde al director de la emergencia y su grupo de asesores directos. Su papel básico es tomar decisiones y coordinar funciones. Su acción se centra en definir QUÉ HACER.
- **Nivel táctico:** Con un ámbito de acción “parcial” y en quien recae la responsabilidad operativa del manejo de la emergencia. El nivel corresponde al supervisor de las emergencias. Su papel básico es definir acciones según el curso de actuación determinado por el nivel estratégico y coordinar recursos para su implementación. Su acción se centra en definir COMO HACER.
- **Nivel de tarea:** Con un ámbito de acción “puntual y restringido” y en quien recae la responsabilidad por las actividades específicas. Este nivel corresponde al personal de ejecución para quienes su función es definir y supervisar procedimientos, y asignar y utilizar recursos. Su acción se centra en definir DÓNDE HACERLO y además en HACERLO.

35.2.15 Funciones operativas en emergencias

En las operaciones de emergencias se establecen funciones plenamente definidas coordinadas por el director de esta que son:

COMBATE Y CONTROL DEL SINIESTRO

Desarrollado por grupos especializados y equipados para tales eventos, correspondiendo a los grupos denominados Brigada de Incendios, Brigada de Primeros auxilios entre otros.

PRIMEROS AUXILIOS

Atendida por brigada de primeros auxilios, con el fin de estabilizar y atender víctimas en el sitio, derivándolas a centros de atención especializados. Se efectúa con recursos internos y externos.

AYUDA EXTERNA

Prestada por organismos comunitarios o gubernamentales como bomberos, policía, Defensa Civil, o por Organización es vecinas bajo el esquema del Plan de Ayuda Mutua acordado a través de convenio entre las empresas vecinas a la instalación portuaria y con Clínicas y Hospitales Cercanos de la ciudad, o por asesores externos previamente contratados.

EVACUACIÓN DE INSTALACIONES

Ya sea parcial o totalmente, cuando las características del evento puedan poner en peligro la integridad de las personas. Estas acciones se coordinan por personas designadas en cada una de las áreas de las instalaciones. La evacuación incluye en caso de ser necesario, las áreas adyacentes a la instalación portuaria ya sean habitacionales, de servicios o comerciales.

APOYO LOGÍSTICO

Para que cada una de las funciones anteriormente descritas puedan ejecutarse; incluyen generalmente los servicios que ordinariamente se prestan dentro de una institución, tal como mantenimiento, transporte, comunicaciones, vigilancia, suministros, etc., estarán a cargo de las personas que normalmente desarrollan estas labores.

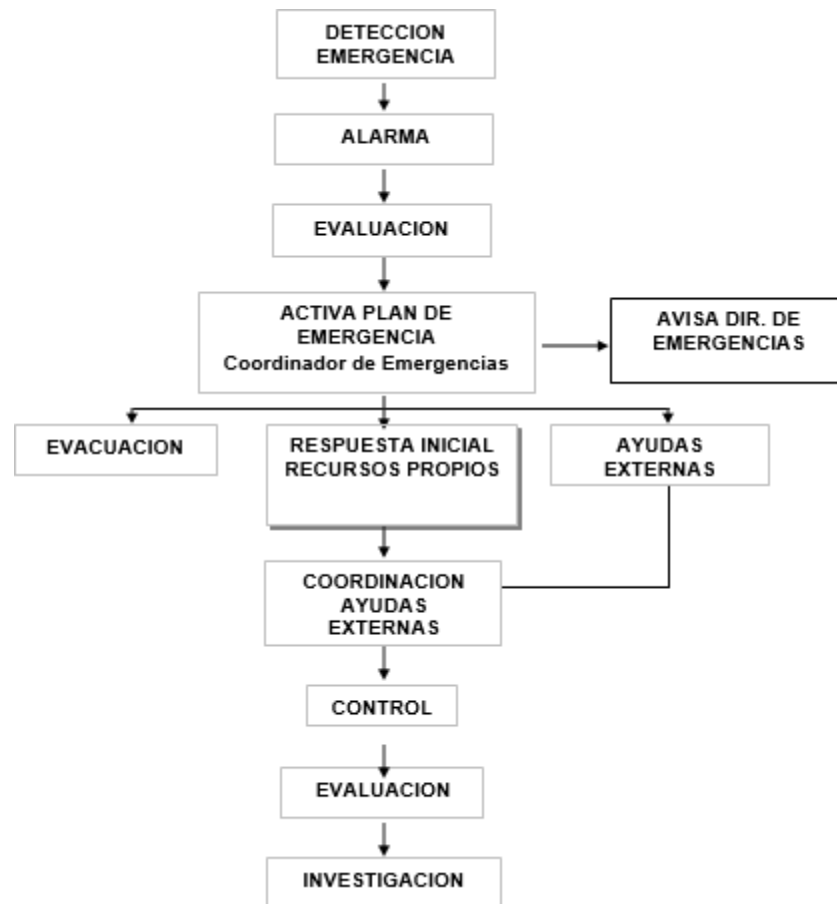
SALVAMENTO DE BIENES

Tendiente a la preservación de activos importantes, mediante el cubrimiento por retiro del área de peligro, tal como archivos, información, equipos y materiales valiosos. Esta función se le encarga a grupos especializados de emergencia o las personas a cargo de esta información.

INFORMACIÓN A LA COMUNIDAD

Como mecanismo de canalización de esta hacia los medios de comunicación y la comunidad en general. Esta es una de las funciones de mayor trascendencia durante una emergencia, debiendo ser ejecutada por una persona de gran responsabilidad a nivel Directivo dentro de la institución.

35.2.16 Esquema del sistema de comando de incidente del concesionario



35.2.17 Comité de emergencias y brigada de emergencia

FUNCIONES DEL COMITÉ DE EMERGENCIAS

Es la estructura responsable de coordinar la ejecución de las actividades antes, durante y después de una emergencia o desastre. La creación y funcionamiento del Comité de Emergencia debe contar con la aprobación y apoyo de la máxima jerarquía del concesionario para garantizar el cumplimiento y la efectividad de sus tareas. Así mismo, las personas que lo integren deben tener poder de decisión y aptitudes que las hagan idóneas para ocupar estos cargos. Las siguientes son las funciones del Comité Operativo de Emergencias:

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Planear organizar las diferentes acciones y recursos para la eficaz atención de una eventual emergencia.
- Conocer el funcionamiento de la institución, las instalaciones, las emergencias que se puedan presentar y los planes normativos y operativos de la institución.
- Identificar las zonas más vulnerables de la institución.

- Mantener actualizado el inventario de recursos: humanos, materiales y físicos de la institución
- Diseñar y promover programas de capacitación para afrontar emergencias a todo el personal de la institución.
- Establecer acciones operativas para el comité.
- Realizar reuniones periódicas para mantener permanentemente actualizado el plan de emergencias.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Activar la cadena de llamadas de los integrantes del comité.
- Evaluar las condiciones y la magnitud de la emergencia.
- Distribuir los recursos para la atención adecuada de la emergencia.
- Establecer contacto con las máximas directivas de la institución, grupos de apoyo y ayuda externa.
- Tomar decisiones en cuanto a evacuación parcial o total de la institución.
- Coordinar las acciones operativas en la atención de la emergencia.

DESPUES DE LA EMERGENCIA

- Evaluar el desarrollo de las diferentes actividades contempladas en el plan después de cada emergencia o simulacro desarrollado.
- Elaborar y presentar informes de dichas actividades a las directivas de la institución.
- Actualizar los diferentes inventarios de recursos.
- Permanecer en estado de alerta hasta la vuelta a la normalidad (recuperación).
- Retroalimentar cada uno de los elementos del plan de emergencias
- Establecer o determinar los correctivos pertinentes al plan de emergencias.

RESPONSABLES DEL COMITÉ DE EMERGENCIAS

Director de Emergencias

Es la persona encargada de determinar y dirigir las acciones necesarias para el control de emergencias, reporta y consulta sus actividades al comité de emergencias. Tiene las siguientes funciones:

- Recibe la alarma, activa el plan de emergencias y se establece de acuerdo con la magnitud del evento.
- Está en comunicación permanente con el jefe de brigada o áreas de acción de la brigada y equipos de intervención.
- Suplir todas las necesidades de los Brigadistas en el área del evento.
- Define con el comité de emergencias las acciones extraordinarias que se desprendan del evento acaecido.
- En orden de prioridades evalúa y comunica las necesidades de acuerdo con su necesidad – evacuación, intervención de brigada, ayudas externas.
- Determina el establecimiento y retorno a la normalidad.

Coordinador de Emergencia

MISIÓN: Planea, coordina, dirige y controla el desarrollo de las actividades de respuesta a emergencias de forma tal que se cumplan los objetivos propuestos en el Plan. Responsable: jefe de Brigada

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Conoce el Manejo de Emergencias y su relación con el Plan de emergencia del local.
- En coordinación con asesores, brigada revisa, complementa y actualiza los planes de emergencia del concesionario
- Elabora los programas de capacitación, Entrenamiento y simulacros y evalúa su desarrollo.
- Verifica que se tomen las medidas necesarias, para la identificación y control de riesgos.
- Verifica que se mantengan en buen estado los elementos de protección y seguridad a través de la realización de los programas de inspecciones y mantenimiento.
- Verifica que los planes y procedimientos de emergencia sean conocidos por todo el personal de acuerdo con los diferentes niveles y actividades.
- Verifica que la brigada cuente con los equipos adecuados para la atención de emergencias.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Determina la magnitud de la emergencia, pone en marcha los planes de respuesta establecidos.
- Dirige y coordina la actuación de los grupos operativos de acuerdo con los planes establecidos.
- Mantiene la comunicación con los grupos operativos.
- Comité de emergencias.
- Evalúa el desarrollo de la situación y reporta al Centro de Control de Emergencias si este fue activado. (Punto de Encuentro).
- Ordena la evacuación de las instalaciones. Previa consulta Comité de Emergencias.
- Ordena las medidas de aseguramiento de las instalaciones.
- Vela por la seguridad de los grupos operativos.
- Solicita la ayuda especializada requerida.
- Asegura todos los canales de comunicación internas y externas.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Dirige y coordina las actividades de recuperación.
- Vela por la seguridad de personas e instalaciones durante la etapa de recuperación.
- Participa en las actividades de investigación del siniestro y elabora informe.
- Evalúa la actuación de los Grupos operativos y elabora informe.
- Elabora inventario e informe de pérdidas y daños.
- Verifica el restablecimiento de las medidas de protección.
- Revisa normas y procedimientos de respuesta a emergencias.
- Recuperación de equipos (extintores y otros)

Historiador

MISIÓN: Registra y documenta todo lo relacionado con la emergencia, sus orígenes, el desarrollo del evento y de los planes de respuesta, sus resultados y consecuencias. Responsable: jefa de Calidad.

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Verifica que en los puntos preestablecidos hay existencia de los elementos necesarios para poder documentar lo relacionado con la emergencia.
- Registra y documenta el desarrollo de los simulacros.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Se pone a disposición del Director de Emergencias y documenta y registra todo lo relacionado con la emergencia.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- En coordinación con el director de Emergencias, elabora y presenta informe.
- Facilita la información adicional requerida por el comité de investigación.

Equipo de apoyo

MISIÓN: Garantizar las comunicaciones necesarias durante el control de la emergencia. Responsable: Grupo de apoyo.

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Mantiene actualizadas las listas de teléfonos de emergencia.
- Conoce los Planes operativos en que debe intervenir.
- Mantiene un programa de mantenimiento preventivo para los equipos de comunicación.
- Mantener listados de personal con teléfonos de residencia, EPS y ARL.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Sigue los procedimientos específicos establecidos.
- Establece comunicación con ayudas externas. Bomberos, cruz roja, ambulancias.
- Canaliza la información.
- Lleva registros.
- Establece comunicación interna y externa. (directivas – prensa).
- Registro desplazamiento de víctimas.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Mantiene las comunicaciones hasta que la situación regrese a la normalidad.
- Informa la restauración normal de las comunicaciones a los grupos de campo.
- Informe final.

Oficial de protección e instalaciones (Vigilancia - Seguridad)

MISIÓN: Garantizar la integridad de personas, activos e instalaciones. Responsable: Se nombrará al: Oficial de Protección e Instalaciones / Supervisor de Seguridad en turno

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Conoce los Planes de emergencia y su participación específica en cada uno de ellos.
- Inspecciona las instalaciones y alrededores frecuentemente y está atento a identificar y reportar cualquier anomalía.
- Diseña Planes específicos para actos de terceros de acuerdo con la evaluación de amenazas.
- Mantiene contacto con entidades oficiales.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Participa en la respuesta inicial de acuerdo con los planes operativos específicos.
- Autoriza el ingreso del personal al área y/o salida de personal.
- Vigila salida de equipos (evita saqueos).
- Solicita apoyo y acordonamiento por parte de la policía.
- Facilita el acceso al cuerpo de bomberos, Cruz Roja, etc.
- Realiza las actividades establecidas en los planes específicos.
- Acordonamiento de área.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Asegura las instalaciones.
- En el presente documento se tienen los procedimientos propuestos para celadores del edificio, en caso de emergencias.

Coordinadores de evacuación

MISIÓN: garantizar una evacuación rápida y hasta un lugar seguro. Responsable: coordinadores de evacuación por las o áreas así:

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Conocer perfectamente el Plan de Emergencias y Evacuación adoptado.
- Conocer y verificar periódicamente el estado de las vías de evacuación, punto de encuentro y señalización.
- Instruir mensualmente al personal de su área sobre los procedimientos del Plan de evacuación.
- Mantener actualizada la lista los trabajadores de su área de influencia.
- Incluir en la lista anterior contratistas y visitantes más frecuentes.
- Presentar oportunamente las inquietudes referentes a su responsabilidad dentro del Plan.

DURANTE LA EMERGENCIA

- De acuerdo con el tipo de emergencia iniciar el proceso de evacuación de todos los ocupantes del área si recibe la orden del Jefe de la Emergencia o alarma.

- Dirigir a los ocupantes del área al sitio definido como punto de encuentro, como está definido y por las rutas establecidas.
- Realizar el respectivo censo para verificación de personal evacuado.
- Informar al jefe de Emergencia sobre el resultado de su operación (EVACUACION).
- Mantener al grupo unido hasta que reciba alguna instrucción por parte del Jefe de la emergencia.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Acompañar al grupo hasta su lugar de origen, si la orden fue de regresar, de lo contrario verificar el destino del personal evacuado.
- Presentar sus comentarios y sugerencias al jefe de la Emergencia.
- En el Artículo 35.2.22 (Plan de Evacuación) del presente documento se tienen los procedimientos propuestos para Coordinadores de Evacuación por áreas.

Equipo de Intervención Rápida - EIR Grupo de Primeros Auxilios

MISIÓN: Lidera a un grupo entrenado y dotado para suministrar atención inicial a personas lesionadas, con miras a preservar su vida, minimizar las consecuencias de las lesiones, y de ser necesario ponerlas con la mayor brevedad posible bajo atención médica especializada. Responsable: Brigada integral de emergencias.

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Conoce el Plan de Emergencias adoptado.
- Participa en actividades de capacitación y entrenamiento.
- Identifica posibles situaciones que puedan generar lesiones a las personas y notifica a fin de que se tomen medidas de control.
- Verifica que se cuenta con el material y personal disponible y adecuado.
- Realiza simulacros periódicos para verificar la eficiencia del Plan.
- Entrena al grupo a su cargo.
- Mantiene contacto con las organizaciones e instituciones de socorro y apoyo.
- Conoce si existe algún empleado con alerta médica (clase de enfermedad, medicamentos y primeros auxilios).

DURANTE LA EMERGENCIA

- Pone en ejecución el Plan.
- Reporta al director de Emergencias las novedades y desarrollo de la situación.
- Realiza clasificación de heridos y remitir con acompañante

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Hace seguimiento de las personas que estén en centros de salud.
- Evalúa el desarrollo del Plan y hace los ajustes del caso.
- Reposición de equipo y elementos utilizados.

Brigada contra incendio

MISIÓN: La Brigada CONTRA INCENDIO es un grupo operativo, conformado por personal de los diferentes departamentos, con la dotación y el entrenamiento necesario, para dar respuesta a una situación de emergencia. De acuerdo con sus competencias el personal de cada departamento se integrará a los diferentes grupos de respuesta. Responsable: Brigada integral de emergencias.

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Conoce el Plan de Emergencias.
- Asiste a las reuniones y entrenamientos programados.
- Inspecciona los lugares de trabajo con miras a detectar riesgos.
- Informa a sus jefes inmediatos sobre los riesgos que detecta y sugiere medidas de control.
- Inspeccionan frecuentemente los equipos de seguridad y protección.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Responde a la alarma, en forma eficiente e inmediata. Atiende el conato y colabora con bomberos.
- Actúa conforme a los planes operativos asignados a su grupo.
- Está atento a su seguridad y la de las demás personas.
- Vela por la seguridad de bienes e instalaciones.
- Esta atento e informa al director de Emergencia, sobre la evolución de la situación.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Participa en la reactivación de medidas de protección.
- Participa en las actividades establecidas en los planes de recuperación.
- Sugiere modificaciones a los planes operativos con miras a mejorar su efectividad.
- Verifica la restitución de todos los equipos utilizados.

Grupo de Evacuación

MISIÓN: La Brigada de EVACUACION es un grupo operativo, conformado por personal de los diferentes departamentos, con la dotación y el entrenamiento necesario para dar respuesta a una situación de emergencia. De acuerdo con sus competencias el personal de cada departamento se integrará a los diferentes grupos de respuesta.

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Vela por que las vías de evacuación se mantengan despejadas.
- Instruye periódicamente al personal de la empresa sobre los procedimientos de evacuación.
- Realiza ejercicios y/o simulacros periódicos de evacuación de acuerdo con cronograma de actividades previamente diseñado y realizar la respectiva retroalimentación al Comité de Emergencias.
- Se capacita para realizar la evacuación y tener conocimiento de los sistemas de reacción que tiene la empresa.
- Programa simulacros en conjunto con las Directivas y personal Administrativo.
- Asiste a las reuniones periódicas programadas por el Coordinador de Emergencias.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Cuando escuchen la alarma de evacuación del edificio deben comunicarse con el jefe de brigada, para verificar la efectividad de la alarma, quien a su vez le autorizará para que realice las funciones
- respectivas para la evacuación total ó parcialmente de las personas que se encuentran en las instalaciones de la empresa.
- Cada brigadista ubicarse en los puntos preestablecidos según el plan de evacuación, portar su identificación como brigadista; con el fin de recordar a los empleados el sitio de reunión final, la ruta de evacuación y ubicarlos en el punto de encuentro.
- Guiar a los ocupantes hacia el punto de encuentro a través de las vías de evacuación que previamente se han designado, manteniendo el orden y rapidez al evacuar.
- Comprobar que todas las personas de su sector hayan evacuado y/o que no hay personas atrapadas en su zona de evacuación.
- No permitir el regreso de las personas a las áreas evacuadas hasta que no se declare zona en condiciones normales y retorno de actividades.
- Apoyar en la evacuación de las personas con limitaciones físicas y o heridas.
- Dirigirse al punto de encuentro, tomar la lista de las personas que evacuaron con el fin de verificar la ausencia de personas a su cargo y reportarlo al jefe de brigada, de tal manera que de ser necesario se inicien procedimientos específicos de búsqueda y rescate por los miembros de socorro externo.
- Reportar las novedades presentadas durante el proceso de evacuación al Coordinador General de Brigadas.
- Orientar y apoyar las acciones de la ayuda externa especializada.

DESPUÉS DE LA EMERGENCIA

- Participar en las labores de recuperación, por ejemplo, remoción de escombros, inspección de las instalaciones para determinar en qué condiciones quedaron
- Realizar inventario de los materiales de la Brigada para determinar su reposición.
- Evaluar las acciones realizadas, retroalimentar al comité de emergencias.
- Informar que material adicional se debe adquirir y si es necesario, capacitar mejor al personal de la Brigada.
- Presentar reportes de la evacuación al jefe de Brigada.
- Cuando se ordene el ingreso a la empresa, realizan labores de inspección de riesgos.
- Evaluar el comportamiento de la brigada de evacuación frente a la emergencia,
- Determinar fortalezas y oportunidades de mejora.
- Realizar un nuevo plan de acción teniendo en cuenta las oportunidades de mejora.

Trabajadores

MISIÓN: conocer las normas y procedimientos para actuar el caso de emergencia. Responsable: Política Gerencial.

ANTES DE LA EMERGENCIA

- Conocer perfectamente el Plan de Emergencias adoptado.
- Presentar al jefe de Emergencias, cualquier inquietud referente al Plan, y/o reportar cualquier situación de riesgo observada o detectada en la institución.

- Participar en todas las actividades de capacitación y entrenamiento desarrolladas.

DURANTE LA EMERGENCIA

- Estar atentos a las indicaciones impartidas por el coordinador de evacuación de su área.
- Prestar la colaboración que, de acuerdo con sus capacidades y conocimientos, puedan ayudar a minimizar las consecuencias de la Emergencia.
- Realizar los procedimientos establecidos para el tipo de Emergencia presentada.

DESPUES DE LA EMERGENCIA

- Permanecer en el sitio de reunión final hasta recibir instrucciones del manejo definitivo de la Emergencia.
- Informar al coordinador de evacuación, cualquier situación anormal observada durante el proceso de evacuación, si este se realizó.
- Presentar sus inquietudes o sugerencias al jefe de la Emergencia. En el Artículo 35 del presente documento se pueden consultar, accediendo a cada uno de sus links, los Procedimientos Operativos establecidos para el personal de cualquiera de las Organizaciones, en caso de emergencias.

35.2.19 Entrenamiento y simulacros brigada

Como brigada responsable de la atención local de las diferentes emergencias, es importante dar un entrenamiento continuado a fin de alcanzar el nivel deseado de respuesta frente a una emergencia. Permanentemente se debe hacer un trabajo de evaluación de esta en cuanto a conocimientos básicos (primeros auxilios, química del fuego, agentes extintores, evacuación etc.) y reforzar especialmente en el área de administración de la emergencia. Todo el personal debe conocer los procedimientos y el Plan de Emergencia antes de iniciar labores. Este entrenamiento se dará al personal durante la etapa de inducción. A los visitantes se les hará inducción sobre las normas de comportamiento en caso de una emergencia, vías de evacuación, puntos de reunión, código de alarmas y condiciones de desplazamiento dentro de las instalaciones. Durante el desarrollo de las actividades normales en la instalación portuaria se realizarán simulacros de diferente tipo (escritorio, avisados y no avisados) mínimo dos veces al año. El simulacro de escritorio puede hacerse con más frecuencia. De estas actividades se llevará un registro escrito y con sus resultados.

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

LISTADO DE BRIGADISTAS DEL CONCESIONARIO (Parte 1)

CONJUNTO DE BRIGADISTAS 2022						
COREMAR PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA			ESTADO			
			Fecha		30/01/2024	
			Última modificación		31/04/2024	
			Modificado por			
No.	FECHA DE INGRESO	EMPRESA	NOMBRE Y APELLIDO	CARGO	AREA	FECHA
1	05/06/2017	PSP	AICHA DIAZ NIDER ANTONIO	JEFE ISO	HSE	ACTIVO
2	05/06/2019	PSP	AREVALO SANDOVAL SANDY AUSTIN	AUXILIAR HSE DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
3	05/06/2019	PSP	ARIAS MEDON JOSE DANIEL	GESTOR DOCUMENTAL Y APLICACIONES NIVEL 2	DOCUMENTACION	ACTIVO
4	15/06/2017	PSP	BARCOS CORDOBA JORGE ARMANDO	TECNICO ELECTRICO AUTOMATIZADO	MANTENIMIENTO	ACTIVO
5	01/06/2019	PSP	BARRERO ALDO LUIS ALFREDO	ANALISTA DE CALIDAD	OPERACIONES	ACTIVO
6	20/04/2020	PSP	BARRON DE J. NOBELIO ANTONIO	INSPECTOR HSE	HSE	ACTIVO
7	08/04/2024	PSP	BAYRON CAMILO PERRO GUZMAN	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
8	21/11/2020	PSP	BOLIVAR CASTRO JUAN RAFAEL	AFH	HSE	ACTIVO
9	08/04/2024	PSP	CARLOS ANDRES REALES CORDOBA	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
10	05/05/2007	PSP	CESTANARO ACUÑA JULIANA	DIRECTOR HSEQ	HSE	ACTIVO
11	08/04/2024	PSP	OSCAR HERNANDEZ PASTORINA	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
12	08/04/2024	PSP	CRISTIAN VARGAS CASTAÑEDA	AUXILIAR	OPERACIONES	ACTIVO
13	01/02/2022	PSP	DE LA HERRERA ALDO ANDRES	AUXILIAR DE OPERACIONES NIVEL 1	OPERACIONES	ACTIVO
14	24/07/2019	PSP	DE LA HERRERA PATRICIA ROSA	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
16	01/04/2020	PSP	GUERRERO JIMENEZ ALEJANDRO RAFAEL	AFH	HSE	ACTIVO
17	11/04/2021	PSP	GUERRERO PUJALTA DIANA MARINA	AUXILIAR DE CONTROL DE ACCESO	SEGURIDAD FISICA	ACTIVO
18	11/07/2017	PSP	HURTADO NAVARRETE MARIA ALEJANDRA	DISPOSITIVO	SEGURIDAD FISICA	ACTIVO
19	08/04/2024	PSP	JAVIER DE JESUS ROBLES GUERRERO	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
20	30/03/2019	PSP	LOPEZ MEZA MARCELA	SERVICIO AL CUENTE	COMERCIAL	ACTIVO

LISTADO DE BRIGADISTAS DEL CONCESIONARIO (Parte 2)

CONJUNTO DE BRIGADISTAS 2022						
COREMAR PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA			ESTADO			
			Fecha		30/01/2024	
			Última modificación		31/04/2024	
			Modificado por			
No.	FECHA DE INGRESO	EMPRESA	NOMBRE Y APELLIDO	CARGO	AREA	FECHA
21	05/02/2020	PSP	MALDONADO DE LA HERRERA ROSA	GESTOR DOCUMENTAL Y APLICACIONES NIVEL	DOCUMENTACION	ACTIVO
22	08/04/2020	PSP	MARTINEZ DONADO ALEJANDRO JOSE	TECNICO ELECTRICISTA	MANTENIMIENTO	ACTIVO
23	24/04/2024	PSP	MARTINEZ DE JESUS MARICHONA ROSA	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
24	01/10/2020	PSP	MARTINEZ JIMENEZ ANDRÉS MOISÉS	SUPERVISOR ELECTRICO	MANTENIMIENTO	ACTIVO
25	08/05/2018	PSP	MARTINEZ MALDONADO CARLOS ALEJANDRO	AFH	HSE	ACTIVO
26	06/10/2020	PSP	MEJIA REGINA CUENTA FERRER	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
27	08/04/2024	PSP	MUÑOZ HERRERA ANDRÉS MAURICIO	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
28	01/06/2021	PSP	ORRERA RODRIGUEZ MARCO	TECNICO MECANICO	MANTENIMIENTO	ACTIVO
29	01/02/2023	PSP	ORTIZ ESPINOSA ROGER DAVID	TECNICO DE REFRIGERACION	MANTENIMIENTO	ACTIVO
30	24/04/2024	PSP	PAEZ LUNA FRANCISCO JAVIER	OPERADOR DE SIGMA	OPERACIONES	ACTIVO
31	05/02/2020	PSP	PERALTA RIVERA	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
32	08/04/2024	PSP	PEREZ PINEDO KAREN	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
33	11/06/2024	PSP	PEREZ ROMERO FERNANDO LUIS	USUARIO AMBIENTAL	HSE	ACTIVO
34	20/04/2023	PSP	POZO GILANTE CRISTIAN DAVID	AUXILIAR DE OPERACIONES NIVEL 1	OPERACIONES	ACTIVO
35	24/04/2020	PSP	POZO RAMBAL ANTHONY	INSPECTOR HSE	HSE	ACTIVO
36	24/10/2020	PSP	QUINTERO PADRINO JAMERSON MARINA	INSPECTOR HSE	MANTENIMIENTO	ACTIVO
37	23/04/2020	PSP	RODRIGUEZ VILLA JACSON JAVIER	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO
38	24/05/2023	PSP	ROSA DIAZ JUAN ROBERTO DE JESUS	PROFESIONAL DE SOSTENIBILIDAD	HSE	ACTIVO
39	01/10/2020	PSP	RUZ VIGUEL JAVIER	AFH	HSE	ACTIVO
40	24/06/2020	PSP	SALAS GAMERO WILFRAN SEGUNDO	INSPECTOR HSE	HSE	ACTIVO
41	01/02/2020	PSP	SALAZAR PARRA ARIALDO	AUXILIAR DE OPERACIONES	OPERACIONES	ACTIVO

35.2.20 Equipos de brigada

La brigada de emergencias cuenta con el siguiente equipo de apoyo

Descripción del equipo	Ubicación	Cantidad
EQUIPOS DE CONTENCIÓN		
Barreras largas de un (1) metro	Plataforma	39
Barreras de contención de 8" x 10"	Almacén	4
tramos de barreras mecánicas tipo cortina semipermanente de 24 x 50	Muelle No. 3	10
EQUIPOS PARA OPERACIONES DE RECOLECCIÓN		
Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Mangueras de acople rápido para potencia de Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Manguera azul de descarga del Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Manguera roja de espiral de succión del Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Fuente de poder de bomba de Skimmer	Trailer de líquidos	1
Kit de derrame en tierra	Plataforma	3
EQUIPOS PARA OPERACIONES DE ALMACENAMIENTO		
Tanques azules para kit de control de derrame	Almacén	2
Tanques para puntos de ecológicos. Plástico (3 verdes /3 azules)	Almacén	6
Tanques recolectores de residuos pequeños	Trailer de equipos para control de derrames	3
Tanque recolector de residuos grande	Trailer de equipos para control de derrames	1
EQUIPOS DE CONTRAINCENDIO Y EPP		
Chaquetón de bombero completo	Cuarto de equipos de emergencia	4
Pantalones de bomberos	Cuarto de equipos de emergencia	4
Cascos de bomberos	Cuarto de equipos de emergencia	4
Equipos de auto contenido SCBA	Cuarto de equipos de emergencia	4
Mangueras contraincendios de 2 ½"	Trailer de líquidos	4
Mangueras contraincendios de 1 ½"	Trailer de líquidos	4
Boquillas de mangueras contraincendios tipo pistola de 1½"	Trailer de equipos para control de derrames	4
Boquillas de mangueras contraincendios tipo pistola de 2½"	Trailer de equipos para control de derrames	2
Bomba de contraincendios	Plataforma	1
Extintores satélites	Plataforma	3
Extintores portátiles	Plataforma	2
ACCESORIOS		
Llaves en Y	Plataforma	2
Unión en Y con llave de cierre rápido	Plataforma	2
Rollos de tela absorbente	Trailer de equipos para control de derrames	3
Machete	Trailer de equipos para control de derrames	1
Barra metálica	Trailer de equipos para control de derrames	1
Trailer	Plataforma de líquidos	1
Palas plásticas (naranja y negra)	Trailer de equipos para control de derrames	2

Palas metálicas	Trailer de equipos para control de derrames	2
Carretilla	Trailer de líquidos	1
Recolectores de mallas	Trailer de líquidos	2
Haragán	Trailer de líquidos	1
placas unión barreras de contención	Trailer de equipos para control de derrames	6
Flotador de repuesto de barreras de mecánica tipo cortina semipermanente de 24 x 50	Trailer de equipos para control de derrames	1
Uniones de tanques pequeños	Trailer de equipos para control de derrames	5
Sacos de HTP 10 kilos	Almacén	4
Barras con mangos	Almacén	2
Almohadillas absorbentes	Almacén	60

35.2.21 Presupuesto

El concesionario, dentro del presupuesto destinado para el desarrollo del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo, tiene asignada una partida para la operativización del Plan de Emergencias, entrenamiento Brigada de Emergencias y su soporte (equipos).

35.2.22 Comunicación y prensa

Esta es una de las funciones de mayor trascendencia durante una emergencia, debiendo ser ejecutada por una persona de gran responsabilidad a nivel Directivo dentro de la institución. Esta responsabilidad está a cargo de la Dirección general como mecanismo de canalización de la información hacia los medios de comunicación y la comunidad en general.

35.2.23 Plan de evacuación

REQUERIMIENTOS MÍNIMOS

Los mínimos requerimientos que exige el Plan de Evacuación para cada área, en concordancia con el resto de los edificios son:

1. Suficientes Coordinadores de evacuación para garantizar la supervisión del proceso y la asistencia oportuna a los ocupantes.
2. Un mecanismo confiable y permanente para poder detectar oportunamente las amenazas que se presenten.
3. Un mecanismo confiable y permanente para recibir o percibir rápidamente la alarmade evacuación.
4. Medios de escapes adecuados y suficientes que proporcionen al menos dos alternativas de salida.
5. Señalización normalizada para identificación de los medios de escape disponibles.
6. Iluminación permanente y confiable aun en casos de fallas eléctricas de cada una de las rutas de salida establecidas. Señales de evacuación con luz de emergencia y luz de emergencia en las escaleras.
7. Rutas de salida preestablecidas (Puerta salida principal, puerta hacia el patio, pasillo al parqueadero interno)

8. Sitios de reunión final preestablecidas para conteo y control de los ocupantes evacuados (parqueadero de la clínica Atenas)
9. Procedimientos de acción normalizados.
10. Un diagrama de evacuación conteniendo: a. Tipo y código de alarma a utilizar; b. Al menos dos (2) alternativas de salida, c. Sitio de reunión final; d. Un plano donde este claramente señalado la ubicación de las personas y la ruta de salida.
11. Un plan de prácticas y simulacros periódicos para evaluar los procedimientos de evacuación.
12. Un programa de inducción al Plan para cada uno de los nuevos empleados que se vinculen a la organización.
13. Un mecanismo permanente y confiable para la Auditoría y evaluación del plan.
14. Un coordinador General de Evacuación.

AYUDAS Y EQUIPOS

Señalización: Existe señalización indicando las rutas de evacuación y puntos de encuentro y conteo de personal.

Alarmas: Sistema de telefónico conectado a líneas internas.

Estrategia:

- Detectada la emergencia, se da la voz de alarma, se verifica por parte del jefe de brigada, se avisa al inspector HSEQ en turno.
- Se activa plan de Emergencia y Evacuación. Los coordinadores de brigada de evacuación organizan los grupos por pisos y por áreas.
- Se tiene en cuenta evacuación pisos superiores e inferiores.
- Se instala el puesto de mando o comando del incidente, punto de encuentro.
- Se determina área de Censo, Área de brigada y equipos, Área de clasificación de heridos y Salvamento de Bienes.
- Se coordina la atención de la emergencia. Recursos propios o Externos. Dependiendo del área en donde se genere la emergencia, se evacua primero el área afectada, las aledañas y luego las más alejadas. Por pisos se evacua el área afectada, los pisos superiores enseguida.
- Se realiza censo en punto de encuentro. Si falta personal y dependiendo del tipo de emergencia, entra a actuar la brigada (grupo de rescate) o se solicita ayuda especializada. (Bomberos – Cruz Roja).
- En los procedimientos de evacuación del Plan de Evacuación de los Edificios, muelles, silos y patios de la instalación portuaria, los cuales para evitar confusiones serán los que se deben poner en práctica
- según sea la emergencia, previa revisión y aprobación de las partes involucradas.
- Casos en que se debe evacuar: las decisiones para la evacuación parcial o total de las áreas y/o sectores se tomarán basados en lo siguiente:

CUANDO EVACUAR

- **EN CASO DE INCENDIO:** Para este riesgo, cuando haya que evacuar se hará siempre de acuerdo con la secuencia establecida en el Plan de Evacuación, salvo que a juicio de la Administración del puerto o de un funcionario responsable del Comité de Emergencia se decida una evacuación en forma diferente a lo establecido, y generada por una situación especial.

- **EN CASO DE ATENTADOS Y/O TERRORISMO:** En estas situaciones se consideran dos casos especiales:
 - a. **AMENAZA O SOSPECHA DE BOMBA:** En todos los casos de amenaza o sospecha, previo dictamen de los responsables de Seguridad, informe de la administración del puerto o en ausencia de estos por el funcionario de mayor jerarquía en la instalación portuaria y ante orden de estos o de la autoridad competente, (Fuerza Pública y/u Organismos de Socorro) se evacuarán todas las áreas ocupadas en el puerto.
 - b. **EXPLOSIÓN DE BOMBA:** Una vez se ha producido una explosión por atentado en cualquiera de las áreas del puerto, se deberá hacer una evacuación total temporal mientras se hace revisión en todas las áreas. Dictamen únicamente autorizado por las ayudas externas competentes, Policía, Bomberos etc.

POR DONDE EVACUAR

Por las características de sus instalaciones y oficinas el concesionario garantiza a sus ocupantes una alternativa de evacuación.

- **EN INCENDIOS:** En casos de incendio la evacuación se hará por los pasillos, según las rutas establecidas. Siguiendo un orden preestablecido: área afectada, áreas contiguas o adyacentes
- **EN SISMOS:** La evacuación de la edificación y puerto en caso de sismo, solo se haría después de sucedido este fenómeno, y únicamente en los casos en que su magnitud no haya ocasionado, o se sospeche de, daños a la estructura que pueda poner en peligro su estabilidad.
- **EN ATENTADOS:** La evacuación de las instalaciones en caso de atentados, ya sea que éste se haya efectuado, se sospeche su presentación o exista la amenaza inminente, se hará con base en los siguientes criterios de utilización de salidas:
 - a. Los ocupantes de todas las áreas utilizarán la vía de salida establecida en el Plan, salvo que, por decisión del jefe de Emergencias, seguridad, o de la “Autoridad Competente” se ordene cancelar alguna ruta específica, en cuyo caso se seguirá el procedimiento estipulado.
 - b. En caso de inutilidad de las vías por obstrucción, daño o riesgo inminente, el Coordinador de área en este sitio se encargará de la desviación del flujo de personas a una “zona de refugio”, de acuerdo con su criterio y observación, estableciendo comunicación con brigada y ayudas externas. Observaciones: Si la evacuación no se hace en forma ORDENADA, CALMADA Y COORDINADA, se pueden presentar puntos críticos para este procedimiento, y demoras en el mismo.

ELEMENTOS PARA LA EVACUACIÓN

Pasillos			
Tipo:	Lineales	Material:	Vinilo
Ancho operativo:	2.5 metros (mínimo: 1.5 metros)		
Salidas de emergencia			
Tipo:	Puerta de una hoja con apertura hacia adentro		
Material:	Metálica o de madera, sin cerradura de tipo corriente que impida la apertura libre desde el interior.		
Ancho operativo:	0.95 metros		

TIEMPO DE SALIDA

Cálculos de exigencia NFPA 101. De los cálculos aplicables en Evacuaciones, este el que mejor aplica al caso y condiciones de la instalación portuaria. La fórmula para calcular el tiempo de salida es la siguiente:

$$\frac{N}{A \times K} + \frac{D}{V} = T$$

Donde

N = Número de personas (Todas las personas teóricamente son ubicadas en el sitio más lejano a la salida)

A = Ancho de la salida en metros (se toma el ancho de la salida más angosta durante todo el recorrido)

K = Constante experimental = 1.3 personas/metro-segundo

D = Distancia total del recorrido en metros.

V = Velocidad de desplazamiento = 0.6 m/s (caminando rápido)

PLANOS Y RUTAS DE EVACUACIÓN

Son las vías escogidas para evacuar la instalación portuaria en un momento de emergencia. En los planos de rutas de evacuación se podrán observar las posibles rutas. Las rutas de evacuación y sitios de reunión deberán definirse en planos y para su adecuada finalidad y mantenimiento, deberán seguirse las siguientes recomendaciones:

- Inspeccionar, mediante grupos de personas de cada área, las rutas de evacuación establecidas, despejándolas de objetos que obstaculicen el paso en una emergencia.
- Señalizar las rutas de evacuación y salidas de emergencia, mediante flechas que indiquen la dirección a seguir hacia el punto de encuentro. Dichas señales deben estar instaladas en lugares y a la altura adecuada para ser observadas a distancia.
- Divulgar los planos en toda la instalación portuaria.
- Hacer prácticas, simulacros, evaluaciones y correctivos

SITIO DE REUNIÓN FINAL

Las características principales para óptimos puntos de encuentro o reunión son:

- No atravesar vías públicas principales.
- Ser un lugar alejado de la o las fuentes de peligro, de tal forma que no permita la exposición posterior a la emergencia.
- Ser lo suficientemente amplio para albergar a todas las personas evacuadas.
- Ser seguro, libre de riesgos.
- Ser lo más próximo posible al lugar de trabajo.

En la mayoría de los casos no todas estas condiciones se pueden dar juntas, para los puntos de encuentro, por lo que se debe optar por los sitios que cumplan la mayor cantidad de ellas. Para el caso de la instalación portuaria las alternativas para *Punto de Encuentro* en caso de Evacuación Total o parcial son:

- **Punto 1:** Parqueadero del Edificio Administrativo.

- **Punto 2:** Zona de aforo del patio.
- **Punto 3:** Parqueadero de visitantes del edificio administrativo.
- **Punto 4:** Frente de la bodega Magdalena.
- **Punto 5:** Entrada de Patio Coque 2.

Zona de funcionarios y visitantes

En esta zona deberán ubicarse todos los trabajadores, y los visitantes que se encuentren en la instalación portuaria. Las personas encargadas del censo llegarán hasta este sitio con los listados respectivos por área, y determinarán quien falta en este proceso. Aquí estarán los coordinadores de evacuación y a los brigadistas encargados de la misma se les deberá entregar las novedades de cada una de las áreas. Los brigadistas (coordinadores) se encargarán de recoger estas novedades y reportarlas al coordinador general de la evacuación quienes deben procurar mantener el orden y disciplina en esta zona. Los trabajadores no deben salir de esta zona sin la debida autorización o reporte al brigadista o persona responsable de la zona. De igual manera, debemos contar con empleados del concesionario dispuestos a acompañar a cualquier lesionado a un centro asistencial. El personal no perteneciente al concesionario (visitantes, proveedores, contratistas) que se encuentre dentro de sus instalaciones al momento de presentarse una emergencia y/o un procedimiento de evacuación deben unirse al funcionario o funcionarios del concesionario que lo(s) estaba atendiendo y dirigirse con ellos hasta el Punto de Encuentro, ubicándose allí en la zona determinada para dicho grupo, esperando instrucciones de los coordinadores de evacuación. Todas las personas deben seguir las indicaciones impartidas por los brigadistas o líderes de evacuación los cuales pueden ser identificados por su vestimenta o por portar casco rojo.

Zona de atención y clasificación de heridos

En esta zona se ubicarán aquellas personas que hayan resultado lesionadas por la emergencia. Se les brindarán los primeros auxilios, se ubicarán en zonas de atención de acuerdo con su lesión y urgencia de remisión a un centro asistencial. Esta zona debe estar aislada de las demás para evitar el pánico, desesperación o curiosidad de los funcionarios o visitantes en casos en los que haya heridos. Si la persona es remitida a un centro asistencial, esta debe ser acompañada con un compañero de trabajo hasta la institución de salud (con celular). En esta área el brigadista de evacuación debe llenar un formato para compilar datos de la víctima, el acompañante, vehículo y posibles centros asistenciales a remitir. El acudiente del paciente debe acompañarlo hasta el centro asistencial y su responsabilidad llega hasta cuando un familiar de la víctima se hace cargo. Los brigadistas responsables de esta zona, entregarán un reporte del personal que atienden a los pacientes, los acompañantes y las víctimas que salen a centros asistenciales; este reporte debe llegar al coordinador de evacuación.

Zona de coordinación de la emergencia – puesto de comando del incidente

En este punto se deben ubicar las personas responsables de decidir las acciones a tomar durante la emergencia (comité de emergencias, coordinador de Emergencias, coordinador seguridad física, otros) los recursos a utilizar y transmitir toda la información a las directivas de la institución. Este sitio debe ser aislado de la zona de evacuación de funcionarios, para evitar 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 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 revisar los censos realizados por grupos o áreas y entregar el reporte al Coordinador de Evacuación. En ocasiones esta zona o punto se puede unificar en uno solo con el Puesto de Comando o Coordinación de la Emergencia.

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 sean posibles recuperar o alejar del área de peligro. Esta zona se puede subdividir en otras como son: zona de bienes (computadores, equipos de oficinas, archivos, muebles, etc.), zona de elementos de primeros auxilios (botiquines, elementos, etc.), zona de equipos contra incendio (extintores, hachas, mangueras, etc.) y otros elementos. 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.

35.3 PROTOCOLO PARA ATENDER DERRAMES DE GRANELES SÓLIDOS

En caso de que se presente una emergencia por vertimiento de sustancias de granel sólido al agua, se deben tener en cuenta todas las acciones necesarias de alerta, protección y recolección en las primeras etapas críticas de la emergencia. Lo anterior, con el fin de minimizar los efectos adversos sobre la salud, la vida, el ambiente y las actividades productivas.

Como estrategia de respuesta para una emergencia por derrame de carga seca en el Río Magdalena, se tienen en cuenta los productos actualmente transportados, a los cuales se les realizará Líneas de Acción para eventos cuando sean productos inertes en el agua que puedan flotar o sumergirse y para productos que sean químicamente reactivos. Una vez se tenga identificado el tipo de producto, y si éste es inerte o no, se derivan las acciones según cada uno de los productos.

Posterior a la emergencia, se deben plantear unas acciones finales que son generalizadas sin importar el producto derramado. La razón de estas acciones es identificar la eficacia en la aplicación del Plan de Contingencias y Emergencias, e identificar los motivos por los cuales se presentó la emergencia con el fin que se disminuya la causa de falla.

35.4 PROCEDIMIENTO OPERATIVO EN CASO DE FUGA Y/O DERRAME DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y/O HIDROCARBUROS

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “Anexo O. Protocolo HSEQ-HSE3-I07 Procedimiento Operativo en caso de fuga y-o derrame de productos químicos”.

35.4.1 Objetivo

Establecer Procedimientos estándar de operación en caso de fuga y/o derrames productos químicos y/o derrame de graneles líquidos, hidrocarburos y sus derivados (bunkering) en los sitios de trabajo o sus alrededores.

35.4.2 Procedimiento

En caso de derrames o fugas de productos químicos se deben adelantar las siguientes acciones:

PÚBLICO EN GENERAL

Si usted se ve involucrado en derrame y/o fugas de producto, debe:

- Mantener la calma
- Suspender inmediatamente las actividades que desarrolla
- Notificar al Panel de Seguridad
- Interrumpir inmediatamente suministro eléctrico a equipos y maquinaria y suspenda el suministro de producto.
- Si no tiene capacitación y entrenamiento para el control de fugas y/o derrames retírese inmediatamente del lugar.
- Si están capacitados, colóquense los E.P.P. y retire a los lesionados. Preste los primeros auxilios para personal intoxicado y remita al centro asistencial.
- Tomar el control del evento de acuerdo con las hojas de MSDS del producto en fuga o derrame, en caso contrario aléjese del área, espere la llegada de los grupos de apoyo y siga sus instrucciones.
- Tenga en cuenta la toxicidad, velocidad de propagación y demás características de los productos a manejar y permita la ventilación del área afectada.
- En caso de evacuación no debe devolverse y debe cerrar sin seguro cada puerta.
- Este atento a las instrucciones del coordinador de evacuación, de la brigada de emergencias y/o de grupos de apoyo.

DIRECTOR DE EMERGENCIAS

- Determina la evacuación parcial o total.
- Activa el Plan General de Emergencia convocando a los grupos de apoyo interno y externo si es necesario.
- Activa la cadena de llamadas.
- Establece procedimientos a seguir según las MSDS.
- Verifica la suspensión del fluido eléctrico y de alimentación de producto.

BRIGADA DE EMERGENCIAS

Jefe de brigada:

- Determina acciones específicas de ataque ofensivo o defensivo

Jefes de grupo

- Participan en la acción de atención integral de la emergencia según requerimientos y disponibilidad de equipos.

Grupo de control de derrames y fugas

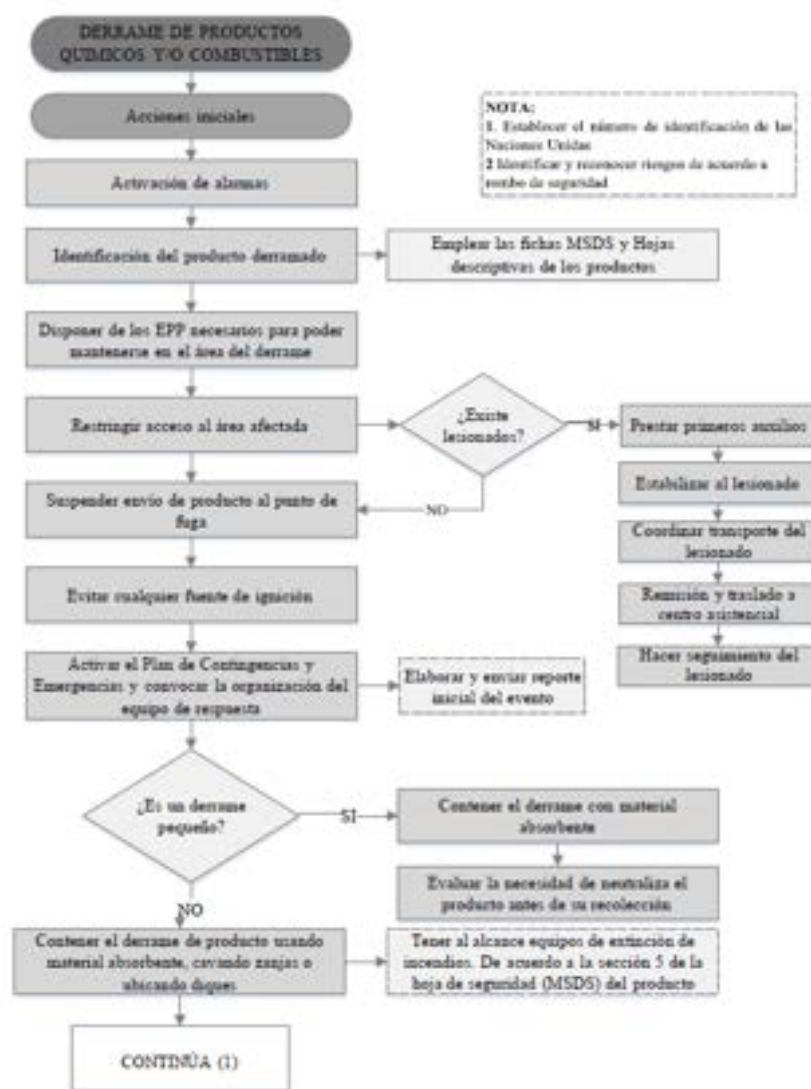
- Funciones propias del grupo en caso de requerirse de acuerdo con recursos del grupo.

Otros grupos

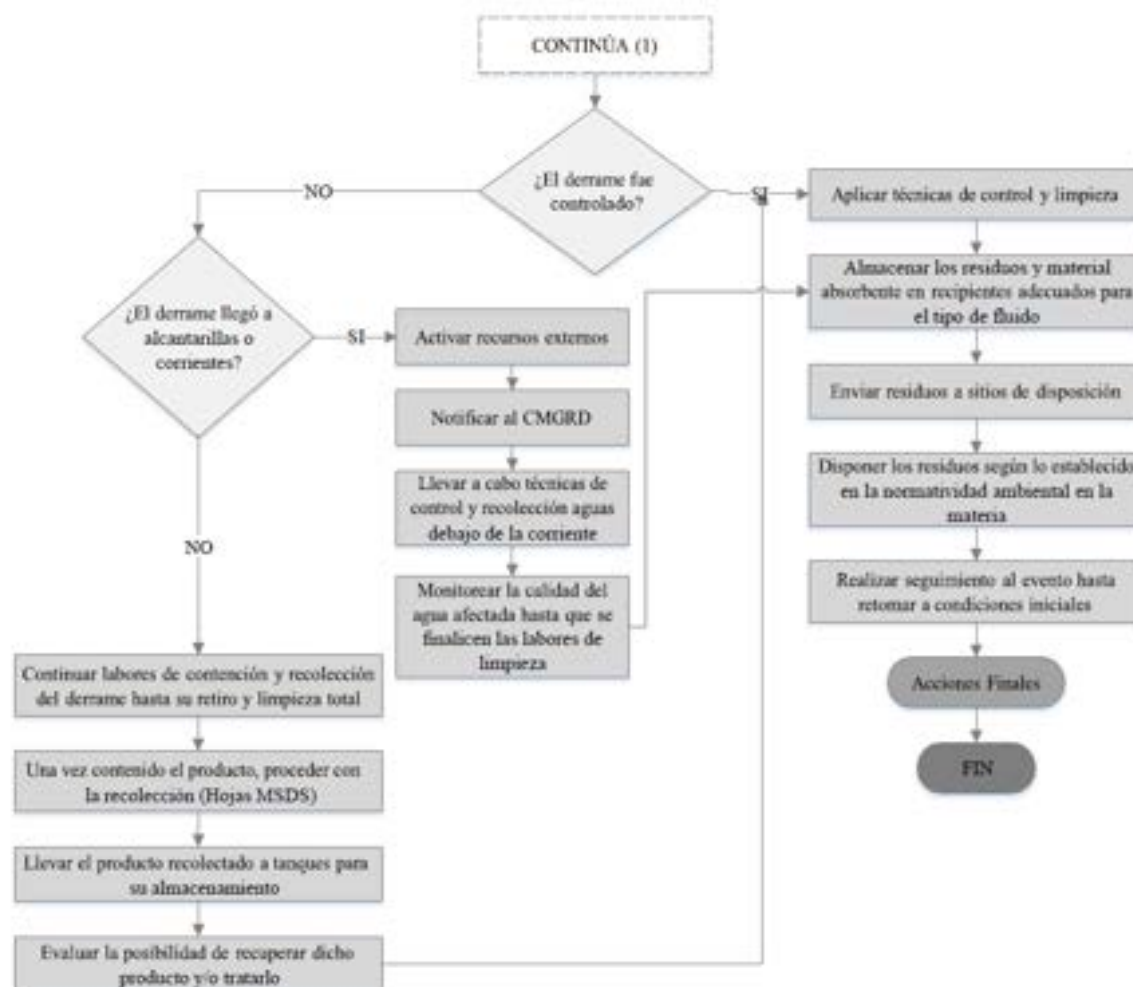
- Funciones propias del grupo en caso de requerirse
- Acciones de apoyo mutuo intergrupos según plan
- Acciones de combate contraincendios según criterio del jefe de Brigada. HSE

Jefe gestión ambiental

- Hace seguimiento a las recomendaciones emanadas para controlar el riesgo.



Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007



Línea de Acción para Derrame de productos químicos y/o combustibles

Fuente: Palermo Sociedad Portuaria S.A

Eventos considerados en el Análisis de Riesgo a nivel general del terminal y posibles causas que contribuyen al origen del evento

Origen del evento	Clasificación del Evento	Código Evento	Nombre del evento	Causas que pueden originar el evento
Actividades operativas rutinarias	Operacional	E23	Daños en sistemas de suministro de combustible o sistemas auxiliares	Falta de mantenimiento, procedimientos operativos errados, fallas en equipos, fallas en inspecciones técnicas, fallas
		E24	Derrame de sustancias químicas en suelo	Rotura del contenedor de la sustancia
		E25	Derrame de sustancias químicas al Río Magdalena	Errores al momento de cargar
	Cumplimiento ambiental	E34	Vertimiento fuera de norma sobre el río	Producción de aguas residuales industriales, tratamiento inadecuado de agua residual industrial, producción de aguas residuales domésticas
		E35	Vertimiento accidental de aguas de sentina, aguas de lastre de los buques	Daños en el sistema de tratamiento de aguas de sentina del buque
		E36	Emisiones fuera de norma	Almacenamiento de combustibles altamente volátiles
		E37	Emisiones por combustión de motores y calderas de los buques	Operación de motores y calderas
		E38	Emisiones de material particulado por tráfico de vehículos	Tránsito por vías no pavimentadas

Acceptabilidad del riesgo

Nivel de riesgo	Aceptabilidad	Respuesta del riesgo
Alto (H)	Intolerable	Para aquellos eventos calificados con este nivel de riesgo, debe suspenderse la actividad hasta que se implementen medidas que reduzcan el nivel de riesgo. Si no es posible reducir el riesgo a corto plazo para poder ejecutar la actividad, incluso con recursos asignados para ello, debe prohibirse.
Significativo (S)	Tolerable (región ALARP)	Deben implementarse las medidas necesarias para reducir el riesgo lo mas bajo posible en un tiempo razonable para poder ejecutar la actividad. Dichas medidas junto con los eventos que representen este nivel de riesgo deben ser documentadas e informadas a aquellos (altos mandos) que puedan tomar decisiones. si el riesgo no puede disminuirse o si los costos para implementar una mejora no justifican la reducción del riesgo presentado, el riesgo se aceptará como tolerable asumiendo que el gasto requerido para reducir el riesgo sería desproporcionado al beneficio obtenido
Medio (M)	Aceptable	Se acepta ejecutar las actividades con ese nivel de riesgo, sin embargo, es necesario que para los eventos identificados con este nivel, evalúe la necesidad de implementar controles orientados a la reducción del riesgo
Bajo (L)	Insignificante	Para los eventos identificados con este nivel no se requieren controles adicionales a los ya existentes. Es importante realizar verificaciones sobre los controles existentes para asegurar que estos se mantienen

Valoración del riesgo

Código	Nombre del evento	Nivel de riesgo					
		Usuarios	Ambiente	Clientes	Imagen	Pérdidas económicas	Máximo nivel de riesgo
E23	Daños en sistemas de suministro de combustible o sistemas auxiliares	N	N	M	L	L	M
E24	Derrame de sustancias químicas en suelo	L	L	L	L	L	L
E25	Derrame de sustancias químicas al Río Magdalena	M	M	L	M	M	M
E26	Derrame de hidrocarburos en suelo	L	M	L	L	L	M
E27	Derrame de hidrocarburos al Río Magdalena	M	M	L	M	M	M

N: Ninguno

Inventario de equipos para atención de emergencias

Descripción del equipo	Ubicación	Cantidad
EQUIPOS DE CONTENCIÓN		
Barreras largas de un (1) metro	Plataforma	39
Barreras de contención de 8" x 10"	Almacén	4
tramos de barreras mecánicas tipo cortina semipermanente de 24 x 50	Muelle No. 3	10
EQUIPOS PARA OPERACIONES DE RECOLECCIÓN		
Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Mangueras de acople rápido para potencia de Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Manguera azul de descarga del Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Manguera roja de espiral de succión del Skimmer	Trailer de equipos para control de derrames	1
Fuente de poder de bomba de Skimmer	Trailer de líquidos	1
Kit de derrame en tierra	Plataforma	3
EQUIPOS PARA OPERACIONES DE ALMACENAMIENTO		
Tanques azules para kit de control de derrame	Almacén	2
Tanques para puntos de ecológicos. Plástico (3 verdes /3 azules)	Almacén	6
Tanques recolectores de residuos pequeños	Trailer de equipos para control de derrames	3
Tanque recolector de residuos grande	Trailer de equipos para control de derrames	1
EQUIPOS DE CONTRAINCENDIO Y EPP		
Chaquetón de bombero completo	Cuarto de equipos de emergencia	4
Pantalones de bomberos	Cuarto de equipos de emergencia	4
Cascos de bomberos	Cuarto de equipos de emergencia	4
Equipos de auto contenido SCBA	Cuarto de equipos de emergencia	4
Mangueras contraincendio de 2 ½"	Triler de líquidos	4
Mangueras contraincendio de 1 ½"	Triler de líquidos	4
Boquillas de mangueras contraincendio tipo pistola de 1½"	Trailer de equipos para control de derrames	4
Boquillas de mangueras contraincendio tipo pistola de 2½"	Trailer de equipos para control de derrames	2
Bomba de contraincendio	Plataforma	1
Extintores satélites	Plataforma	3
Extintores portátiles	Plataforma	2
ACCESORIOS		
Llaves en Y	Plataforma	2
Unión en Y con llave de cierre rápido	Plataforma	2
Rollos de tela absorbente	Trailer de equipos para control de derrames	3
Machete	Trailer de equipos para control de derrames	1
Barra metálica	Trailer de equipos para control de derrames	1
Trailer	Plataforma de líquidos	1
Palas plásticas (naranja y negra)	Trailer de equipos para control de derrames	2
Palas metálicas	Trailer de equipos para control de derrames	2
Carretilla	Trailer de líquidos	1
Recolectores de mallas	Trailer de líquidos	2
Haragán	Trailer de líquidos	1
placas unión barreras de contención	Trailer de equipos para control de derrames	6
Flotador de repuesto de barreras de mecánica tipo cortina semipermanente de 24 x 50	Trailer de equipos para control de derrames	1
Uniones de tanques pequeños	Trailer de equipos para control de derrames	5
Sacos de HTP 10 kilos	Almacén	4
Barras con mangos	Almacén	2
Almoadillas absorbentes	Almacén	60

35.5 PROTOCOLO DE ZARPE DE EMERGENCIA

Los zarpes de emergencia solo serán autorizados por parte de Capitanía de Puerto de acuerdo con sus reglamentos y al tipo de emergencia que esté sucediendo a bordo de la motonave. Así mismo cada motonave debe tener su protocolo para maniobras de emergencias. En estos casos, el comando de la motonave debe notificar al terminal y será el terminal quien informe a Capitanía de Puerto la situación. La persona responsable en la instalación portuaria de recibir este requerimiento es el OPIP

(Oficial de Protección para la Instalación Portuaria) de la terminal, quien debe informar internamente la novedad para que un representante de seguridad y de operaciones atiendan el zarpe de la motonave. El buque zarpará una vez que el terminal haya recibido la autorización de Capitanía de Puerto.

35.6 PROTOCOLO PARA ATENDER ESCAPE DE GAS NATURAL LICUADO - GNL

La instalación portuaria no maneja gas natural licuado – GNL.

ARTÍCULO TREINTA Y SEIS. _ CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES Y NIVELES DE SERVICIO

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “Anexo K. Protocolo LGOP-SER3-M02 Capacidad, niveles de servicio y rendimientos mínimos”.

36.1 OBJETIVO

Establecer las capacidades, niveles de servicio y rendimiento mínimos que se manejan el terminal portuario para el desarrollo de sus operaciones portuarias.

36.2 ALCANCE

Este documento aplica determinar las capacidades de atención y servicio con que cuenta el terminal, en sus instalaciones y para el desarrollo de la operación marítima.

36.3 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

36.4 DEFINICIONES

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Acero, Carga general, Cargas especiales

36.5 RESPONSABLES

Dirección de Operaciones: Es el responsable de velar por el cumplimiento de todo lo consignado en este documento.

Coordinador/jefe de Operaciones: Es el responsable de:

- Garantizar la programación y asignación oportuna y eficiente de todos los recursos, instalaciones y equipos relacionados en el documento.
- Garantizar la prestación de los servicios en sus niveles de servicio y rendimiento mínimos para todas las operaciones del terminal.

Supervisor de Operaciones: Es el responsable de;

- El buen uso de todos los recursos programados para el desarrollo de la operación.
- El trabajo seguro de los equipos, cuidado, orden y aseo en las bodegas y patio.

36.6 HERRAMIENTAS Y EQUIPOS

Computador, radio móvil.

36.7 SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL

- Uso de Elementos de protección personal en áreas operativas.
- Uso de elementos de protección específicos para el manejo de mercancía peligrosa
- Seguimiento de estándares de seguridad según sea el caso.

36.8 CONTROL AMBIENTAL

Siempre que la carga requiera de algún manejo especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga, elementos de protección personal requeridos y personal especializado si requiere.

36.9 NIVELES DE SERVICIO

Operativamente el concesionario ha desarrollado una estrategia de especialización de personal y recursos para la operación de esta carga, con el objetivo de realizar operaciones eficientes, con los más altos estándares HSE, que garanticen la integridad de la carga que se recibe y almacena en el terminal.

El terminal cuenta con un almacén de utilería dotado con todas los aparejos y herramientas especializadas para la manipulación de cada tipo de producto en cumplimiento de todos los requerimientos técnicos y de HSE.

En cuanto al almacenamiento de carga, el terminal se diferencia por su nivel de segregación y clasificación en patio y/o bodega. Cada producto que se recibe es almacenado no solo por documento de embarque sino también por referencias e identificaciones particulares de la carga. Lo anterior se convierte en un beneficio directo a los clientes, al permitirles hacer despachos directos a sus clientes finales, y además realizar retiros de carga que optimicen la organización y cumplimiento de su propio proceso logístico, mediante el uso eficiente de los equipos y los tiempos de entrega de carga, al evitar mayores movilizaciones al momento del cargue de los camiones que hacen el retiro.

Por el tipo de estiba que se realiza, siempre la carga se ubica sobre listones de madera que evita el contacto directo con el suelo y el contacto bulto con bulto. Así mismo, permite obtener el espacio necesario para que los elevadores puedan acceder a la carga sin afectarla.

Para los cargues a camión o despachos de carga, los equipos cuentan con las herramientas necesarias para un cargue seguro y sin afectación a la carga. Por ejemplo: se cuenta con lápices protectores de trinche (con caucho recubierto) para cuidar el estado de los alambres al momento de manipularlos, spreaders para cargue de varilla (12 y 14 metros), que evita el uso de dos equipos para su despacho haciendo la operación más eficiente y a su vez brindando un mejor trato a la carga.

Por tipo de carga el terminal cuenta con el siguiente detalle de servicio:

ACERO:

- Centro de distribución para el almacenamiento, inventario y despacho de la carga
- Amplios espacios de almacenamiento para clasificación de carga y rapidez en los despachos
- Equipos propios para reducir costos y lograr competitividad
- Nuevas bodegas multipropósito que permiten la llegada de más acero industrial enfrió

GRANELES:

- Servicios de mayor valor agregado diseñados para clientes de tamaño grande
- Toma de muestras y análisis de laboratorio
- Cultura de servicio al cliente
- Manejo de las mermas producidas en la operación
- Incremento de capacidad de almacenamiento
- Continuar, incentivar y mejorar el control de mermas
- Capturar costos de subcontratación operando parte de la carga
- Operaciones multimodales (Incluye transporte terrestre y operaciones fluviales)
- Integralidad en operación portuaria y transporte terrestre y multimodal
- Capacidad adicional de almacenamiento en bodega
- Centro de Distribución para el almacenamiento, inventario y despacho de la carga

COQUE:

- Productividad referente del mercado (rata de descargue y cargue). Soft Loading
- Muelle al arribo a través de ventanas programadas
- Capacidad adicional de almacenamiento en condiciones óptimas.
- Manejo del producto con cargadores y banda arrumadora.

CARGA GENERAL:

- Altos estándares de salud, seguridad, ambiente y calidad (HSEQ3)
- Especialización en el sector Oil & Gas ofreciendo un clúster con ubicación, servicios y know how para la industria
- Centro de Distribución para el almacenamiento, inventario y despacho de la carga importada con la unidad logística del concesionario
- Alianzas estratégicas con empresas de Heavy Lifting Heavy Hold
- Liderazgo operaciones costa afuera (offshore)

36.10 NIVELES DE RENDIMIENTO MÍNIMO

De acuerdo con los datos históricos y el comportamiento de las operaciones que se desarrollan en el terminal, se resumen los siguientes valores como base de los rendimientos promedio desarrollados y sobre los cuales se programan las operaciones marítimas del terminal por tipo de carga:

Tipo de carga	Productividad Ton/hora/gancho
Acero	70
General	40
Coque	97
Granel industrial	104
Granel limpio-no mecanizada	100
Granel limpio-mecanizada	140
Químicos-fertilizantes	70

Estos rendimientos se establecen teniendo en cuenta condiciones normales de operación, con carga estibada correctamente a bordo, con funcionamiento adecuado de las grúas del barco, con disponibilidad de zonas de almacenamiento y programación de equipos y personal necesario para cada carga.

En acero, la productividad se establece promedio, pero puede variar dependiendo del tipo de producto que se reciba, por ejemplo, bobinas, perfiles, varilla, alambrón, laminas.

36.11 REPORTE DE RESULTADOS

Con las capacidades de las instalaciones y niveles de servicio y rendimiento mínimos se desarrollan todas las operaciones marítimas y terrestres del terminal. Eso resulta en el recibo, almacenamiento y entrega de todo tipo de carga.

ARTÍCULO TREINTA Y SIETE. _ SUMINISTRO DE SERVICIOS ADICIONALES A LA MOTONAVE

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “Anexo L. Protocolo LGOP-SER3-P26 Suministro de servicios adicionales a la motonave”

37.1 OBJETO

Estandarizar las operaciones de suministro de servicios adicionales a las motonaves tales como: servicio de amarre, servicio de reparación, suministro de agua potable, víveres, combustible, recepción de aceites, aguas grises, aguas de sentinas y demás aguas oleaginosas procedentes de las motonaves.

37.2 ALCANCE

Incluye todas las actividades relacionadas con las operaciones de suministro de agua potable, combustible y recepción de aceites, aguas grises y aguas sentinas de las motonaves servicio de amarre, servicio de reparación, suministro de agua potable, víveres, combustible, recepción de aceites, aguas grises, aguas de sentinas y demás aguas oleaginosas procedentes de las motonaves que atracan en el terminal portuario.

37.3 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance For Secure Commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

37.4 DEFINICIONES

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Agencia marítima, Agua potable, Aguas grises, Agua sentinas

37.5 RESPONSABLES

Profesional de Operaciones Marítimas: Responsable de:

- Dejar consignado en el formato LGOP-PRE3-F07 anuncio y programación de operación marítima las solicitudes realizadas por la agencia marítima para suministro de agua potable, combustible y recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves.
- Programar los servicios adicionales que sean solicitados para las diferentes operaciones.
- Validar la documentación requerida (autos, resoluciones etc.) para la prestación de servicios adicionales.

Supervisor de Operaciones: Responsable de verificar en campo que durante la prestación del servicio por parte del operador/proveedor contratado por la agencia marítima no se interrumpa el desarrollo normal de la operación. En caso de que así sea debe informar al jefe de Operaciones y/o Analista de Operaciones.

Agencia Marítima/Cliente: Es responsabilidad del cliente o agente marítimo solicitar desde el momento del anuncio de atraque de la motonave en los muelles de la instalación portuaria, si la operación requiere el servicio de amarre.

Operador portuario prestador de servicio: Es responsabilidad del operador portuario asignado a la prestación de servicios adicionales estar inscrito formalmente ante la capitanía de puerto y el departamento de documentación del concesionario. Es responsabilidad del Operador Portuario contar con todas las autorizaciones y pólizas requeridas vigentes para la prestación del servicio.

37.6 DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS Y HERRAMIENTAS

Computador, celular, impresora.

37.7 SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL

- Uso de Elementos de protección personal en áreas operativas.
- Uso de elementos de protección específicos para el manejo de mercancía peligrosa
- Seguimiento de estándares de seguridad según sea el caso.
- Siempre que la carga requiera de algún manejo especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga, elementos de protección personal requeridos y personal especializado si requiere.

37.8 CONTROL AMBIENTAL

Siempre que la carga requiera de algún manejo ambiental especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga. La agencia marítima debe enviar al área de HSEQ copia de los certificados de disposición final de residuos y licencia ambiental que le confiere el permiso a la empresa encargada para transportar y disponer residuos.

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE: Para dar inicio al suministro de combustible, se deben tener en cuenta las siguientes medidas:

- Instalación de Barreras de contención tipo valla con flotadores y cortinas rígidas de 24" x 15 metros de longitud, suficientes para cubrir la manga del buque y realizar una configuración en "U".
- Cabos de amarre: Cada extremo de la barrera debe ser sostenido con (2) cabos de 3/4" de diámetro x 30 metros de longitud, para los extremos de la barrera. (4) cabos de 1/2" de diámetro en fibra sintética x 40 metros de longitud, para los puntos de alivio de tensión.

37.9 DESCRIPCIÓN

Aquellos servicios complementarios solicitados por parte del cliente o agente marítimo deberán ser validados a través de correo electrónico previo al inicio de la programación de operaciones especificando los detalles del tipo deservicio adicional requerido. Todo servicio adicional deberá ser incluido/programado en el formato LGOPPRE3- F07 Anuncio y programación de operación marítima. De acuerdo con el tipo de servicio a requerir se procederá de la siguiente forma:

a. Responsables de la prestación de servicios adicionales a la motonave

El concesionario ha definido que el suministro de servicios adicionales a las motonaves se realizará con recursos propios o a través de terceros previamente inscritos en el área de documentación. Todo operador portuario que realice actividades calificadas como servicios adicionales o complementarios a la motonave debe estar registrado y autorizado ante la capitanía de puerto y el concesionario según procedimiento Inscripción de Usuarios con las pólizas y resoluciones/autorizaciones vigentes.

b. Servicios adicionales a la motonave

La solicitud del servicio de suministro de agua potable, combustible y recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de motonaves y/o artefactos navales debe ser presentada al concesionario por el agente marítimo que representa a la nave. La solicitud debe hacerse una vez se anuncie la motonave y debe ser confirmada durante la reunión de programación y deberá ser incluido/programado en el formato LGOP-PRE3-F07 Anuncio y programación de operación marítima. En caso de que el servicio no sea anunciado en la reunión de programación y se requiera una vez se encuentre el buque atracado en el terminal, la agencia marítima debe enviar un correo electrónico con la solicitud a los departamentos de comercial, operaciones, seguridad y HSEQ.

El concesionario no autorizará el servicio solicitado cuando el operador portuario, nominado por el agente marítimo, no cumpla con todos los requisitos establecidos por la Dimar así mismo cuando no cumpla con los requisitos solicitados por parte de HSEQ del terminal o en caso de 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 operación de cargue o descargue de la motonave y/o artefacto naval. Igualmente, no se autorizará la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio.

Los suministros de estos servicios solo serán prestados previa autorización del concesionario y siempre que no interfiera con la disponibilidad de muelle. Los servicios adicionales incluyen, pero no se limitan a los siguientes conforme lo indicado en el Artículo 26.1 “*Servicios a las naves*” de este reglamento:

- Amarre
- Servicio de suministro de agua
- Aprovechamiento de víveres
- Recepción de aguas oleaginosas
- Suministro de combustible
- Reparación de motonaves
- Limpieza de muelle

Nota 1: El representante de la Agencia Marítima debe tramitar la solicitud de ingreso del personal, indicando el nombre de la motonave y la empresa que va a realizar el servicio adicional.

Nota 2: Para el suministro de combustible es indispensable presentar el Auto de La DIAN adjunto al anuncio de la motonave. Esto con el fin de dar cumplimiento a lo exigido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (no aplica para motonaves de bandera colombiana).

Nota 3: Se debe diligenciar el formato de lista de chequeo para el Suministro de Combustible y/o Recepción de Aguas Oleaginosas de las Motonaves por un funcionario del concesionario. Para iniciar las operaciones la Lista de Chequeo debe estar firmada por el representante del Operador Portuario que va a suministrar el combustible o la empresa de recepción de aguas oleaginosas y el funcionario autorizado por el concesionario.

Nota 4: El suministro de combustible siempre debe contar con la presencia de un perito de contaminación desde su inicio hasta su finalización, quien dejará evidencia del cumplimiento del proceso sin novedades de derrames.

37.10 REPORTE DE RESULTADOS

- LGOP-PRE3-F07 Anuncio y programación de operación marítima

- Informe de peritazgo (si aplica)
- Lista de chequeo preoperacional suministro de combustible

ARTÍCULO TREINTA Y OCHO. _ CONTROL DE ACCESO TERRESTRE A LA INSTALACIÓN PORTUARIA Y SEGURIDAD FÍSICA

Este documento no exonera al usuario de las instalaciones portuarias del lleno de los requisitos y el cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitarios, marítimos, portuarios, ambientales, policiales o emanados de otras autoridades.

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “Anexo G. ADMI-SEG3-P31 Protocolos de Seguridad Física y Acceso a la instalación Portuaria”.

38.1 PROTOCOLO DE INGRESO DE PERSONAS, VEHÍCULOS DE CARGA Y PARTICULARES, MAQUINARIA Y EQUIPOS PORTUARIOS

Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones del Terminal portuario deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberá seguir las instrucciones que el concesionario tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento. (Todos los conductores deben presentar su licencia de conducción que debe corresponder con el vehículo que conduce). Para ingresar a las instalaciones portuarias, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por el concesionario y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones. Los vehículos terrestres que ingresen y salgan del terminal portuario, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de vigilancia y seguridad industrial de la empresa. Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en la instalación portuaria y responderá por sus actos. Para tal efecto el concesionario establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

Para el ingreso de personas al terminal portuario, el concesionario ha establecido el procedimiento ADMI-SEG1-P09 “Control de Acceso”, dentro del cual se describe el protocolo de ingreso de personal de la siguiente manera:

Colaboradores

Todos los colaboradores se deben identificar mediante la presentación del carné y/o tarjeta de proximidad. Al ingreso deben pasar, paquetes, bolsos y maletines en el scanner de paquetes, entre otros; esto con el propósito de evitar el ingreso de materiales no autorizados como armas, bebidas alcohólicas, estupefacientes, entre otros. En caso de encontrar elementos que pongan en peligro la integridad de la compañía y sus colaboradores de inmediato el guarda de seguridad procede a notificarla al Supervisor de Seguridad Física el cual también le hará comunicación de lo sucedido al director de Seguridad y al director de Talento Humano cuando aplique con el propósito de tomar acciones en conjunto frente al caso.

Se debe impedir el ingreso de colaboradores en estado de embriaguez o bajo el estado de sustancias psicoactivas; de inmediato se dará aviso al Líder de Control y Seguridad de la sucursal y al equipo de HSEQ, para la ejecución de respectivas pruebas de alcoholemia y droga (según el caso). En caso de que una prueba de alcoholemia /droga, se obtenga resultados positivos; de inmediato se debe notificar al área de Talento Humano de la compañía para la toma de acciones.

Para los casos de incapacidades, vacaciones, suspensiones, restricciones o terminaciones de contrato, el proceso de Adquisición y Gestión del Talento Humano es el responsable de retirar los carnés del personal, notificar a la Dirección de Seguridad, para la desactivación en el sistema de control de acceso y realizar su devolución de manera oportuna.

No se debe permitir la recepción de paquetes o encomiendas en portería. Todo paquete debe ser entregado directamente en la recepción.

Visitantes / proveedores / contratistas

Para solicitar el ingreso a las instalaciones físicas del concesionario, se debe enviar email a control de acceso de la sucursal correspondiente, donde se verificará el cumplimiento de los requisitos de ingreso a la edificación. Se debe verificar con el proceso con el cual laborará el personal que ingresará, la actividad a realizar, fecha y tiempo estimado de permanencia en la instalación portuaria; del mismo modo se verifica el pago de seguridad social el cual debe estar vigente y la identidad de la persona que efectúa el ingreso con el Centro de Control.

En caso de sospecha de un visitante/proveedor/contratista se encuentre en estado de embriaguez o drogadicción, no se debe permitir su acceso; de inmediato se dará aviso al Líder de Control y Seguridad de la sucursal y al equipo de HSEQ, para la ejecución de respectivas pruebas de alcoholemia y droga (según el caso). El ingreso únicamente se hará efectivo con el aval de HSEQ y el Líder de Control y Seguridad de la sucursal.

En los casos donde el ingreso corresponda a áreas administrativa, una vez autorizado por parte del equipo de Control y Seguridad, se informa al responsable de su permanencia en las instalaciones para su recepción. Si el ingreso del visitante/proveedor/contratista corresponde a áreas operativas, la autorización será otorgada si se recibió correo electrónico en control de acceso y el usuario recibió briefing de seguridad/inducción HSEQ según el caso. Al ingreso deben pasar, paquetes, bolsos y maletines en el scanner de paquetes, entre otros; esto con el propósito de evitar el ingreso de materiales no autorizados como armas, bebidas alcohólicas, estupefacientes, entre otros. Se le entrega a la persona un carné para el acceso al área autorizada para lo cual debe dejar en custodia un documento diferente a la cedula de ciudadanía. Durante el tiempo de permanencia dentro de la instalación, el visitante debe portar el carné en un lugar visible y caminar por los senderos peatonales establecidos.

Del ingreso de visitantes y/o sus vehículos, debe quedar el registro correspondiente en los libros de minuta de seguridad.

Operadores portuarios

Para el ingreso de contratistas y operadores portuarios, se debe seguir las siguientes instrucciones:

1. Se debe solicitar el ingreso por correo electrónico al proceso Gestión en Control y Seguridad.
2. Los Operadores Portuarios no permanentes, se les exige un documento con foto diferente a la cédula y se asigna una escarapela.
3. Los contratistas permanentes previo estudio de seguridad son carnetizados.
4. Para efectuar labores en la motonave se debe enviar a Control de Acceso con antelación al arribo de la embarcación, el listado del personal que va a ingresar, con el fin de efectuar las verificaciones, activar el carné de identificación y emitir la autorización.
5. Si el ingreso es por primera vez, es obligatoria la asistencia a la inducción de seguridad física y HSEQ.
6. El listado del personal a ingresar debe ser enviado por las empresas que representan a los trabajadores y tendrán como mínimo la siguiente información: nombre completo, documento de identidad, cargo o actividad que va a efectuar. Anexo a este listado debe enviarse la seguridad social vigente.
7. Al ingreso cada uno de los operadores deberá suministrar al vigilante que se encuentre haciendo la verificación, un documento de identidad que le permita constatar que la persona que va a entrar efectivamente es quien se relacionó por parte de la empresa que efectuará la operación.
8. Todos los trabajadores deben ingresar a las instalaciones de la instalación portuaria correctamente uniformados. Igualmente es requisito indispensable para su ingreso portar los elementos de protección individual como botas, casco y gafas de seguridad, así mismo si la operación lo requiere, deben llevar tapabocas y ropa especial, los cuales deben estar en buenas condiciones de uso.
9. Todo el personal que ingrese debe ser sometido a una revisión física y de los elementos que porte, con el fin de evitar que ingresen elementos prohibidos. El ingreso de maletines, bolsos, paquetes, entre otros, deben ser revisados y en lo posible no autorizar su ingreso.
10. Está totalmente prohibido el ingreso de armas de fuego, explosivos, drogas o sustancias psicotrópicas o alucinógenas o cualquier otro elemento o producto que puedan poner en peligro al personal, equipos e instalaciones.
11. Una vez se haya ingresado a la zona operativa, está totalmente prohibido que el personal deambule libremente por todas partes, este personal solo puede permanecer en el sector determinado para el cumplimiento de su actividad.

Ingreso de Vehículos de Carga

Para el ingreso de vehículos de carga, se verifica que los vehículos que ingresen al área operativa de la Instalación Portuaria lo hagan mediante el documento de Ingreso de mercancía ARIN, donde el vigilante verificará que la información concuerde con los datos del vehículo y documento del conductor: licencia de conducción, placa del vehículo, firma y sello de la transportadora.

Se realiza la identificación física de la carga que va a entrar, haciendo un chequeo cruzado de la información de la planilla con lo físico que está viendo que está entrando. En todos los casos el vigilante debe contar y verificar físicamente que lo que está escrito en el ARIN, concuerde con lo que está entrando a la Instalación Portuaria.

Cuando se trate de contenedores, deberá verificar que el número del contenedor concuerde con lo autorizado en el ARIN y de igual forma con los sellos del contenedor. Cualquier duda deberá manifestarla de inmediato al Supervisor de Seguridad.

Se realiza la verificación física del vehículo que ingresa a la Instalación Portuaria, con el fin de detectar la presencia de personas, paquetes, materiales o sustancias no autorizadas para su ingreso a la Instalación portuaria.

El proceso de digitación del ARIN en SISPUERTOS lo realiza un digitador, para lo cual deberá entregar el pase del conductor luego de que lo haya verificado y que el conductor sea efectivamente la persona que aparece en los documentos y el ARIN.

Cuando un vehículo se presenta con un contenedor vacío sellado (sello de botella), este sello debe ser retirado del contenedor luego abrirlo y verificar que efectivamente ingrese vacío, luego se debe instalar por parte del supervisor de seguridad un sello nuevo el cual debe quedar registrado (sello retirado y el sello instalado) en la Planilla de Autorización de ingreso y Salida de Carga (ARIN). Si el contenedor vacío viene sin sello debe Instalársele uno.

Cuando un vehículo ingrese con carga que no va a ser descargada en el puerto, el guarda deberá pedir una carta al conductor la cual debe ir dirigida al concesionario solicitando el ingreso de dicha mercancía y esta debe ir firmada y sellada por el cliente o la transportadora. Esta carta debe quedar firmada por el supervisor de seguridad.

Cuando ingrese carga que corresponda a productos como agregados minerales, fertilizantes, productos químicos de uso común y de la industria petrolera, explosivos y radiactivos, deberá ser informada al Departamento de HSEQ, quién dará la autorización de ingreso una vez se comprueben las condiciones de transporte y almacenamiento dispuestas para estos tipos de carga.

Ingreso de Vehículos Particulares

Las personas o empresas que soliciten autorización para el ingreso de vehículos livianos lo harán mediante correo electrónico a Control de Acceso con copia a la Dirección de Seguridad especificando la placa, conductor y actividad para la solicita acceso del vehículo liviano al área operativa. Esta solicitud es sometida a estudio y posterior autorización por parte de la Dirección de Seguridad. Si la solicitud es aceptada la Dirección de Seguridad y el Control de Acceso informará al solicitante supervisores y vigilantes la autorización de ingreso del vehículo.

Los vehículos livianos y/o particulares que ingresen al área operativa solamente lo podrán hacer con el conductor autorizado, cualquier otra persona que esté en el vehículo y requiera ingresar, deberá dirigirse al módulo de acceso peatonal del área operativa y seguir el procedimiento para el ingreso de personas visitantes o colaboradores de la instalación portuaria.

En caso de que la solicitud de ingreso deba hacerse en horas no hábiles, fines de semana o días festivos, ésta podrá ser dirigida al supervisor de seguridad de turno, quien la evaluará y si es del caso autorizará o negará de acuerdo con las pautas de seguridad establecidas por la organización del concesionario.

No se autoriza el ingreso de TAXIS al área operativa de la instalación portuaria. Una vez se ingrese a la parte operativa de la instalación portuaria, el área de estacionamiento será en las zonas demarcadas para tal fin.

Los vehículos de las Agencias Marítimas están autorizados para ingreso al área operativa, solo con el correo de solicitud enviado a control de Acceso de la Instalación Portuaria. Nota: Los vehículos

livianos de propiedad del concesionario están autorizados para ingresar al área operativa siempre y cuando la persona que los conduce tenga el nivel de acceso correspondiente

Ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios

El concesionario cuenta con equipos propios instalados y dispuestos para los requerimientos de la operación, en el caso de que se requiera el ingreso a la Instalación Portuaria de maquinaria y equipos externos, se realizará el siguiente protocolo de ingreso y salida de maquinaria y equipos:

El área de la instalación portuaria que requiera los servicios de maquinaria o equipos portuarios debe solicitar a los operadores portuarios y proveedores de equipos registrados en el área de compras del concesionario, la asignación de dichos equipos estableciendo la actividad y el tiempo que van a laborar dentro de la instalación portuaria

El área solicitante del concesionario enviará un e-mail a Control de Acceso con copia a la Dirección de Seguridad solicitando su acceso y especificando el tipo de maquinaria o equipo, nombre y cedula del conductor, actividad dentro del área operativa, y tiempo de estadía y planilla de aportes.

Los equipos deben estar debidamente marcados y rotulados de tal manera que se permita diferenciarlos de otros equipos y ser fácilmente identificados en el inventario.

Todo equipo al ingreso de la instalación portuaria es verificado e inspeccionado por el personal de seguridad física y en casos específicos el concesionario podrá solicitar apoyo de las autoridades.

Para la salida de los equipos portuarios, estos son verificados físicamente por el personal de seguridad física y se confirmará si el equipo tiene autorización de salida.

Cualquier equipo que se requiera a bordo de la motonave, deberá justificarse y se procederá a la inspección respectiva.

Ingreso de mercancía peligrosa a la Instalación Portuaria

Las coordinaciones de ingreso, almacenaje y cargue de mercancía peligrosa dependerá del tipo de mercancía; de acuerdo con su criticidad se realizarán diferentes tipos de coordinaciones tales como:

- Identificación de la ficha técnica del producto.
- Seguimiento del traslado de la mercancía desde el punto de origen hasta el acceso vehicular de la Instalación portuaria.
- Para la carga radioactiva y explosiva se requiere escolta militar desde el origen hasta la puerta de la Instalación portuaria.
- Antes de la llegada de la motonave a la Instalación portuaria se realizará una reunión en la capitanía de puerto, participando la Agencia Marítima, el cliente, el Operador Portuario, el personal de Seguridad Física de la Instalación portuaria, Guardacostas, la Agencia de aduanas, el Oficial de protección Regional, etc.
- Si la mercancía va a quedar almacenada dentro de la Instalación portuaria debe ser segregada de las demás mercancías y rotulada como mercancía peligrosa para evitar una indebida manipulación.

38.2 PROTOCOLO DE CONDICIONES PARA LA IDENTIFICACION DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGA

El concesionario realiza la identificación de personas, equipos y carga de la siguiente manera:

Identificación De Personas

Para la correcta identificación del personal el concesionario se apoya con el procedimiento Carnetización de Personal ADMI-SEG1-P07 en el cual se relaciona lo siguiente:

Colaboradores / Personal Interno de Coremar- Entrega de carné colaboradores: Concluido el proceso de vinculación laboral del colaborador a la compañía, el Analista de Talento Humano notifica al departamento de Control y Seguridad la novedad de ingreso con el propósito de dar inicio con la carnetización para lo cual la persona encargada de Adquisición y gestión de Talento Humano hace la entrega al colaborador del formato ADMI-PER1-F16 Información del colaborador, para su diligenciamiento. Luego se procede a la toma de la fotografía del trabajador y se procede con la elaboración del carné y activación de tarjeta lectora (en caso de que aplique), esto con el propósito de garantizar el acceso a las dependencias requeridas para el cargo a desempeñar en la compañía. Finalmente, el Auxiliar de control de acceso es responsable de la entrega de carné para los trabajadores que se encuentren en las empresas ubicadas en el clúster de Palermo, dejando registro en el formato ADMI-SEG1-F01 Entrega, Cambio o Devolución de Carné, donde se aclara las políticas de uso y devolución, con todos los accesorios necesarios para su porte permanente durante el tiempo que permanezca al interior de las instalaciones de Aquellos colaboradores que, por sus funciones, no puedan portar el carné de identificación en forma visible, deben portarlo por medio de un brazalete en uno de sus brazos.

Nota: El carné corporativo que ha sido asignado al Colaborador de Coremar, podrá habilitarse para ingresar a las diferentes sedes de la compañía.

Usuarios de Coremar Entrega de carné Usuarios Instalaciones Portuarias y Zona Franca – clúster Palermo: La empresa a la cual pertenece el usuario, debe haber cumplido con anterioridad con el procedimiento de Inscripción de Clientes y usuarios ante el concesionario y Registro de Firmas, en el Centro de Servicio al Cliente, los pagos de las autoliquidaciones de la Seguridad Social de la(s) personas registradas deben ser entregada dentro de los primeros 12 días de cada mes o antes de cada operación. La solicitud debe indicar claramente el nombre completo del usuario, su documento de identificación, el área en donde debe cumplir su actividad y el tiempo de duración. La solicitud debe ser firmada por el representante legal de la empresa solicitante y en ningún caso podrá ser firmada por el mismo beneficiario. Una vez realizado el Registro de Firmas en el Centro de Servicio al Cliente, el usuario por carnetizar debe presentar el formato ADMI-SEG1-F07 Formato Actualización de Datos a Usuarios / Contratistas y la Solicitud de Carnetización con los documentos anexos que el formato exige, a la Oficina de Control de Acceso de la Dirección de Seguridad, en donde se procede a la verificación de la documentación y se expide la solicitud de factura para el pago del Carné solicitado. Una vez cancelada la factura se citará a la persona con el fin de realizar toma de fotografía. Seguido se procede a elaborar el carné correspondiente, por parte de Control de Acceso y a realizar la entrega con todos los elementos necesarios para su correcto porte y quien recibe debe firmar el formato ADMI-SEG1-F01 Entrega, Cambio o Devolución de Carné. Los usuarios deben pagar por el carné, el costo destinado por el concesionario y la vigencia del carné dependerá del tiempo de servicio requerido.

Identificación De Equipos

El concesionario cuenta con equipos propios instalados y dispuestos para los requerimientos de la operación. En el caso de que se requiera el ingreso a la Instalación portuaria de maquinaria y equipos externos, para identificarlos efectivamente se realizará el siguiente protocolo:

- El área solicitante del concesionario enviará un e-mail a Control de Acceso con copia a la Dirección de Seguridad solicitando su acceso y especificando el tipo de maquinaria o equipo, nombre y cedula del conductor, actividad dentro del área operativa, y tiempo de estadía y planilla de aportes.
- Los equipos deben estar debidamente marcados y rotulados de tal manera que se permita diferenciarlos de otros equipos y ser fácilmente identificados en el inventario además debe quedar establecido el área de operación y parqueo.
- Todo equipo al ingreso de la instalación es verificado e inspeccionado por el personal de seguridad física y además de verificar su rotulado de identificación se le verifica la inspección de seguridad industrial con un sticker que certifica que el equipo se encuentra en óptimas condiciones técnicas y mecánicas para operar dentro de las instalaciones de la instalación portuaria.
- Para la salida de los equipos portuarios son verificados físicamente por el personal de seguridad física y se confirmará si el equipo tiene autorización de salida.
- Cualquier equipo que se requiera a bordo de la motonave, deberá justificarse y se procederá a la inspección respectiva.

Identificación De La Carga

Los diferentes tipos de carga serán verificados tanto al ingreso como salida de la Instalación Portuaria. Dicha verificación se hará de manera física por el guarda de seguridad instalado en los puestos denominados Víctor 5 (Posición de Ingreso) y Víctor 3 (posición de Salida) con base en la información contenida en el documento Autorización de Ingreso y Retiro de Carga ARIN, el cual contiene tanto el tipo de carga como las cantidades autorizadas, cliente o propietario, identificación del conductor, vehículo y transportadora. La información sobre la carga y su empaque se tomará del respectivo BL(Bill of Loading) y se realizará el cotejo cruzado en el momento de presentación en la respectiva puerta de ingreso o salida donde además contará con las respectivas evidencias del pesaje en báscula, así como el número de piezas o bultos.

38.3 SISTEMA DE ENTURNAMIENTO PARA EL INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: “*Anexo E. Protocolo LGOP-SER3-P25 Sistema de enturnamiento para el ingreso y salida de vehículos de carga en el terminal*”.

38.3.1 Objetivo

Establecer las condiciones de enturnamiento de vehículos que solicitan el retiro e ingreso de carga del terminal.

38.3.2 Alcance

Incluye todas las actividades relacionadas para que se pueda realizar el enturnamiento de vehículos para la entrega y recibo de carga general y granel que solicitan los clientes del terminal portuario.

38.3.3 Documentos de referencia

- Norma NTC ISO 9001, Sistema de gestión de la calidad.
- BASC, Business Alliance for secure commerce (alianza empresarial para un comercio seguro).

38.3.4 Definiciones

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

ARIN, Agencia de Aduanas, Embarcador, Inventario

38.3.5 Responsables

Director de operaciones: Responsable de velar por el cumplimiento de todo lo descrito en este instructivo.

Coordinador de operaciones: Responsable de garantizar el desarrollo del proceso logístico de enturnamiento, ingreso y atención de los vehículos que ingresan al terminal para el retiro e ingreso de carga.

Supervisor de operaciones: Responsable de:

- Verificar y dirigir diariamente, en campo, las operaciones de recibo y entrega de carga, relacionadas con este documento.
- Organizar el ingreso de los vehículos al terminal.

Auxiliar de operaciones: Responsable de realizar el registro y enturnamiento de los vehículos que llegan a la Zona par para el retiro e ingreso de carga del terminal.

38.3.6 Descripción de equipos y herramientas

Radio VHF, maquinaria, planillero, lapicero y aparejos

38.3.7 Seguridad e higiene industrial

- Uso de Elementos de protección personal en áreas operativas.
- Uso de elementos de protección específicos para el manejo de mercancía peligrosa
- Seguimiento de estándares de seguridad según sea el caso.

- Siempre que la carga requiera de algún manejo especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga, elementos de protección personal requeridos y personal especializado si requiere.

38.3.8 Control ambiental

Siempre que la carga requiera de algún manejo ambiental especial, este deberá ser consultado con el departamento de HSEQ, para determinar el manejo adecuado de la carga.

38.3.9 Descripción

Los clientes una vez han surtido su proceso de des aduanamiento de la carga y la requieren para venta a sus clientes finales o para su propio proceso de producción, realizan ante el terminal el proceso de autorización de retiro de carga a la empresa transportadora asignada para sus despachos.

Los clientes y/o empresas transportadoras autorizadas deben tramitar con el área de documentación la emisión de los ARINES necesarios. Con los ARINES asignados, los vehículos deben acercarse a la Zona Par para iniciar su proceso de entornamiento. Este proceso consiste en que los vehículos sin necesidad de anunciarse. Previamente, llegan a Zona Par y se registran para que se les asigne un turno de ingreso y atención, de acuerdo con el orden de llegada y al tipo de carga a retirar o ingresar. Zona Par es considerada la primera estación dentro del proceso. El vehículo ingresa a Zona Par y el conductor debe presentar en la ventanilla de atención donde se ubica el auxiliar de operaciones asignado a Zona Par, el documento que lo autoriza para realizarla operación según corresponda así:

- LGOP-SER3-I01 diligenciamiento del ARIN para el recibo/despacho de carga.
- El auxiliar de operaciones asignado a Zona Par debe realizar todas las verificaciones y pasos registrados en el documento LGOP-SER3-I12 Gestión Zona Par para posteriormente realizar el registro e ingreso del ARIN en SISPUERTOS.
- Una vez que el vehículo se encuentra registrado en Zona Par, planner lo ve reflejado en su página de trabajo de SISPUERTOS - Consulta de Camiones -. planner procede a verificar el tipo de carga que se va a entregar, las condiciones de equipos y personal necesario para prestar el servicio y de esta forma asignar el equipo propio y/o el operador/proveedor que realizará la operación.
- Planner notifica la presencia de vehículos al supervisor de operaciones y solicita autorización de ingreso. Este procedimiento debe realizarse de acuerdo con lo consignado en el documento LGOP-SER3-I11 Gestión Planner.
- Una vez que planner ha recibido autorización de ingreso del vehículo por parte del supervisor de operaciones, desde zona par, se recibe la instrucción según asignación de clientes por citas y sin citas se procede a asignar operador portuario por el auxiliar en zona par. Con esta confirmación, el vehículo es permitido para ingresar.
- Zona Par debe dar salida al vehículo en SISPUERTOS e informar al conductor que debe retirarse de Zona Par.
- El vehículo se retira de Zona Par y se dirige por el corredor de carga hasta la garita de acceso del terminal. Este punto es considerado la segunda estación del proceso donde se realizan las verificaciones de seguridad correspondientes y se registra hora de ingreso del vehículo a terminal.
- El proceso de atención del vehículo una vez sale de zona par se realiza como se encuentra descrito en el procedimiento LGOP-SER3-P22 Operación Terrestre de Entrega y Recibo de Carga.
- El tiempo de espera para atención del vehículo se ve reflejado en el tiempo que demore en la estación Zona Par cabe resaltar que los vehículos que cuentan con cita previa no esperan en zona

par, solo realizan el enturnamiento debido a que cita se cumple en garita de acceso. Estos tiempos son controlados mediante el sistema SISPUERTOS quien cuenta los minutos que tiene cada vehículo desde su registro.

- Las desviaciones en la promesa de servicio se gestionarán a través del área de servicio al cliente y la atención personal en patio con el representante del cliente y/o empresa transportadora.

38.3.10 Reporte De Resultados

- SISPUERTOS

38.4 PROTOCOLO DE OPERACIÓN DE EQUIPOS

La operación de los equipos portuarios propios del concesionario se realiza de acuerdo con la demanda de operaciones marítimas y terrestres que se presenten diariamente. Diariamente deben ser inspeccionados por parte del Operador siguiendo el formato inspección Preoperacional de Equipos/Vehículos. En este formato se debe reportar cualquier novedad que impida la operación segura y en condiciones óptimas de los equipos. Estas novedades son intervenidas por el área de mantenimiento del concesionario. Todos los equipos propios se encuentran certificados, así como sus operadores. Esta certificación se renueva anualmente. En cuanto a equipos de terceros, también deben estar certificados y haber cumplido con la inspección preoperacional a cargo de HSE y mantenimiento. Estos equipos se identifican con un sticker verde que los avala para su operación dentro de la instalación portuaria.

38.5 CIRCULACIÓN DENTRO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Para cada motonave se establece un mapa de circulación vial que define las rutas de acceso para los equipos que estarán en operación. Este mapa es divulgado a todo el personal que participa en la operación previo a su inicio de operaciones. Los senderos peatonales si se encuentran establecidos y demarcados, tal como se indicó en el Artículo 25 de este reglamento.

CAPÍTULO VII SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

ARTÍCULO TREINTA Y NUEVE. _ REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: *“Anexo J. Protocolo HSEQ-SGT3-PR08 Protocolo para cumplimiento del Reglamento Sanitario Internacional”*.

39.1 OBJETIVO

Establecer los lineamientos para el cumplimiento del Reglamento Sanitario Internacional y sus posibles efectos en caso de desviaciones en el proceso.

39.2 ALCANCE

Incluye a todos los colaboradores que hacen parte del concesionario independiente de su forma de contratación, es decir si es directa o en misión. Al igual que a cualquier colaborador de Coremar, contratistas, subcontratistas o representante de clientes que se encuentre en la instalación portuaria. Coremar incluye las siguientes empresas:

- Coremar Compañía de Servicios Portuarios S.A.S,
- Palermo Sociedad Portuaria S.A.,
- Operadora de Granos de Colombia S.A.S.
- Sociedad Portuaria Palermo S.A.
- Tayrona Offshore Services S.A.S.,
- Palermo Tanks S.A.S.
- Palermo Usuario Operador de Zona Franca S.A.S.
- Coremar Shore Base S.A.
- Élite Logistic ZF S.A.S.
- Globo Usuario Comercial S.A.S.

39.3 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Reglamento Sanitario Internacional.

39.4 DEFINICIONES

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Afectado, Aislamiento, Autoridad competente, Carga, Contaminación, Contenedor, Cuarentena, Datos personales, Descontaminación, Desinfección, Desinfectación, Desratización, Embarcación, Emergencia de salud pública de importancia internacional, Enfermedad, Equipaje, Evento, Examen médico, Infección, Inspección, Intrusivo, Invasivo, Libre plástica, Llegada, Medida sanitaria, Medio

de transporte, Mercancías, Observación de salud pública, Operador de medios de transporte, Organización u OMS, Persona enferma, Principios científicos, Pruebas científicas, Puerto, Punto de Contacto de la OMS para el RSI, Punto de entrada, Recomendación o recomendado, Recomendación permanente, Recomendación temporal, Reservorio, Residencia permanente, Residencia temporal, Riesgo para la salud pública, Salida, Sospechoso, Tráfico internacional, Tripulación, Vector, Verificación, Viaje internacional, Viajero, Vigilancia, Zona afectada, Zona de carga.

39.5 RESPONSABLES

Coordinador de Salud Ocupacional: Responsable de:

- Notificar por correo electrónico a la Secretaría de Salud del Magdalena sobre cualquier evento sospechoso de ser una Enfermedad de Salud Pública de Interés Internacional (ESPII).
- Notificar por correo electrónico y llamada telefónica a los Puntos Focales de entidades territoriales de salud, tales como: Punto Focales ubicados en el Atlántico y Magdalena.

Actores sociales, institucionales y organismos: Son aquellos que participan en los procesos de vigilancia en salud pública y de vigilancia y control sanitario, tienen la responsabilidad de informar todas las situaciones de sospecha que en ejercicio de sus funciones sean detectadas; adopción de las medidas de control y de prevención.

39.6 COMUNICACIÓN

El concesionario cuenta con flujogramas de comunicación establecidos por entes externos a la empresa y los cuales son administrados y conocidos por las partes internas interesadas para el cumplimiento del RSI. Los flujogramas de comunicación para la notificación de todos los eventos de los que se sospeche que puedan constituir posibles eventos de enfermedad de salud pública de interés internacional, es decir, los que tengan repercusiones graves para la salud pública, tengan un riesgo de propagación hacia otros países o que presenten algún riesgo de restricciones a los viajes o al comercio internacional; serán notificados al Centro Nacional de Enlace antes de 24 horas una vez identificada la situación de posible evento ESPII.

39.6.1 Autorización de desembarco por autoridad marítima

Toda identificación de proceso de un desembarco por posible ESPII, al interior de la compañía se rige teniendo en cuenta procedimiento de “Embarque y desembarque de Tripulación” (ADMI-SEG1-P11). Todo tripulante identificado por Médico Epidemiólogo en la actividad de “visita alto bordo” será desembarcado de la motonave con visto bueno de la Secretaría de Salud de Barranquilla y se notificará vía correo electrónico a la Secretaría de Salud de Magdalena de forma inmediata adjuntando la documentación pertinente.

Personal a Cargo del CAEM atenderá recomendaciones para el desembarco, se utilizará el área de cuarentena de acuerdo con instrucciones suministradas por la Secretaría de Salud de Barranquilla y/o se trasladará por medio de la Agencia al tripulante a la entidad de Salud Autorizada para efectos de atención de ESPII. Durante el proceso de desembarco se deberá notificar a Centro Nacional de Enlace-CNE en el Punto Focal Nacional de autorizados en la ciudad de Barranquilla y Santa Marta. El punto focal Nacional es el único responsable de transmitir oficialmente las comunicaciones relativas a la OMS.

39.6.2 Comunicación de eventos al centro nacional de enlace

La comunicación y notificación de posibles ESPII que llegaran a presentarse al interior de las Instalaciones de la Terminal Portuaria es realizada vía correo electrónico y llamadas a los números de acceso al Centro Nacional de Enlace (CNE).

A continuación, se definen los contactos para comunicación y notificación de eventos desospecha de ESPII al CNE:

- **Notificación de eventos:** Las situaciones y amenazas potenciales o latentes que pudieran configurarse como una emergencia en salud pública nacional o internacional, deben ser notificadas al Centro Nacional de Enlace al correo: **cne@minsalud.gov.co** de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional RSI (2005) y la normatividad vigente, al teléfono (+1) 3305000 Ext.3758 o al celular 3213946552 (Alias: CNE 007); las 24 horas de días, los 7 días de la semana.
- **Directorio puntos focales entidades territoriales de salud:** El directorio telefónico de los puntos focales de las entidades territoriales de Salud, son:

Departamento	Municipio	Número	Operador	Alias	Dependencia
Magdalena	Magdalena	3014587649	Tigo	CNE 205	Punto focal para el CNE
Magdalena	Magdalena	3014587650	Tigo	CNE 206	Vigilancia
Magdalena	Santa Marta	3012737783	Tigo	CNE 225	Vigilancia
Atlántico	Atlántico	3213944030	Claro	CNE 063	Vigilancia Sanidad Portuaria
Atlántico	Atlántico	3213944032	Claro	CNE 065	Punto focal para el CNE
Atlántico	Barranquilla	3185481571	Movistar	CNE 277	Vigilancia
Atlántico	Atlántico	3213945322	Claro	CNE 161	Punto focal para el CNE

Para ampliar información de contactos se recomienda visitar la página: <https://www.minsalud.gov.co/salud/publica/CNE/Paginas/mapa-directorioentidades-erritoriales.aspx>

Por medio de la cual se actualiza y aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aplicable al Terminal Portuario concesionado a la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., mediante Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007

Red de comunicaciones del centro nacional de enlace Departamento del Magdalena y Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta

La red de comunicaciones del Centro Nacional de Enlace, constituye una herramienta tecnológica, únicamente para la comunicación de riesgos o eventos que puedan constituirse en emergencias de interés en salud pública, entre las entidades territoriales de salud y el centro nacional de enlace - CNE, en el marco del Reglamento Sanitario Internacional (2005) - RSI.	
Departamento del Magdalena	Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta
Secretaría de Salud Departamental - Magdalena Punto de Contacto 24/7 Red del Centro Nacional de Enlace Email: vigilanciaensaludpublica@magdalena.gov.co lcuellar@gmail.com Teléfonos: CNE-206	Secretaría de Salud Distrital de Santa Marta - Magdalena Punto de Contacto 24/7 Red del Centro Nacional de Enlace Email: gabimeja29@yahoo.es Teléfonos: CNE-116 / CNE-225
Punto de entrada –Sanidad Portuaria: Constanza Cuellar Teléfono: (095) 4214823-4209400 Email: vigilanciaensaludpublica@magdalena.gov.co lcuellar@gmail.com	Punto de entrada –Sanidad Portuaria: Patricia Ponce Guida Email: patriciaponceguida@hotmail.com sivigiladistrital@hotmail.com
Secretario de Salud Departamental: Manuel Francisco Navarro Rada Dirección: Calle 23 No. 13 A 02 Barrio Los Alcázares - Magdalena Teléfono: (095) 4319542 Email: secretariadesalud@magdalena.gov.co ; spmagdalena@gmail.com	Secretario de Salud Distrital de Santa Marta: Jarid Yesid Thomas Padilla Dirección: Calle 16 No. 14 A 08 Barrio el Cundi - Santa Marta Teléfono: (095) 4382589 4319500 Email: jarid777@hotmail.com
Salud Pública: Maribel De La Hoz Sierra Email: saludpublica@magdalena.gov.co ; maribeldelahoz@gmail.com	Salud Pública: Patricia Ponce Guida Email: patriciaponceguida@hotmail.com
Vigilancia: Leidy Constanza Cuellar Teléfono: (095) 4209400 Celular: CNE-206 Email: vigilanciaensaludpublica@magdalena.gov.co lcuellar@gmail.com	Vigilancia: Gabriel Mejía Arroyo Celular: CNE-225 Email: gabimeja29@yahoo.es
Laboratorio de Salud Pública Teléfono: (095) 4235209	Otros puntos de contacto disponibles 24/7: Programa Ampliado de Inmunizaciones (PAI): CNE-113 / CNE-115
Otros puntos de contacto disponibles 24/7: Programa Ampliado de Inmunizaciones (PAI): CNE-084 / CNE-083	

Red de comunicaciones del centro nacional de enlace departamento del atlántico y el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla

Departamento del Atlántico	Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla
Secretaría Departamental de Salud - Atlántico Punto de Contacto 24/7 Red del Centro Nacional de Enlace Email: spenalzoa@atlantico.gov.co Teléfonos: CNE-063 / CNE-065	Secretaría de Salud Distrital de Barranquilla - Atlántico Punto de Contacto 24/7 Red del Centro Nacional de Enlace Email: ebravo@barranquilla.gov.co; platabravo@hotmail.com Teléfonos: CNE-161 / CNE-277
Secretaría Departamental de Salud: Armando de la Oz Dirección: Calle 40 No. 45 y 46 (Carrera 45 entre calles 39 y 40) - Barranquilla Teléfonos: (095) 3307000 ext. 284	Punto de entrada –Sanidad Portuaria: Elsa Bravo de Plata Email: platabravo@yahoo.com
Salud Pública: Fredy García González Celular: 3213944030 3213944030 - CNE-063 Email: fgarcia@atlantico.gov.co	Secretaría de Salud Distrital de Barranquilla: Alma Johanna Solano Sánchez Dirección: Alcaldía Distrital Calle 34 No. 43 - 31 Piso 5 Paseo Bolívar - Barranquilla Teléfonos: (095) 3399500 / 3399935 Email: almasolanos@hotmail.com; asolanos@barranquilla.gov.co
Vigilancia: Sixta Peñalzoa Teléfono: (095) 3307000 ext. 562 Email: spenalzoa@atlantico.gov.co	Salud Pública: Eloina Goenaga Jiménez Email: egoenaga@barranquilla.gov.co ; eloinagoenaga@hotmail.com
Otros puntos de contacto disponibles 24/7: Centro Regulador de Urgencias: 3307000 ext. 567 Programa Ampliado de Inmunizaciones (PAI): CNE-266 / CNE-267	Vigilancia: Elsa Bravo de Plata Email: ebravo@barranquilla.gov.co; platabravo@hotmail.com
	Otros puntos de contacto disponibles 24/7: Programa Ampliado de Inmunizaciones (PAI): CNE-160 / CNE-250

El Centro Nacional de Enlace es una unidad de inteligencia epidemiológica y sanitaria conformada en la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de la Protección Social, que cumple las funciones de monitoreo, evaluación y de notificación a la OMS de las emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional que se registren en el país. es el encargado de la evaluación de los datos e información relacionada con el evento notificado, evaluando las notificaciones del caso, los resultados de laboratorio, el origen y tipo de riesgo, el número de casos y defunciones, y las condiciones que influyen en la propagación de la enfermedad. Esta evaluación es soportada con el instrumento de decisión del Reglamento Sanitario Internacional (2005), para determinar si el evento notificado por el concesionario constituye o no un riesgo de Salud Pública de Importancia Internacional.

39.6.3 Marco legal que soporta la notificación

- Reglamento Sanitario Internacional.

- Decreto 3518 de 2006, artículo 34, se designó al Ministerio de la Protección Social a través de la Dirección General de Salud Pública, como Centro Nacional de Enlace (CNE).

39.7 CAPACIDAD BÁSICA DE RUTINA

39.7.1 Servicios portuarios

El concesionario cuenta con Servicio de Aduana al interior de la instalación portuaria. Este servicio se encuentra representado por la DIAN.

39.7.2 Evaluación y atención médica y transporte

El concesionario tiene acceso a atención médica y transporte para tripulantes por medio a los convenios que establecen las Agencias Portuarias con las motonaves que ingresan a su terminal. De igual manera cuenta con un centro de atención de emergencias “CAEM” con personal capacitado y entrenado para brindar soporte en las primeras fases de la sintomatología de enfermedades de interés internacional. En caso de requerirse un desembarco por motivos de salud, se deberá contar con un visto bueno de las autoridades competentes y hará una parada de control en el CAEM para verificar la documentación y motivo del desembarco de acuerdo con Dx. establecido en la “Declaración Médica” emitidas por Migración Colombia y/o autoridades portuarias.

En caso de que el desembarco sea por posible sospecha de una ESPII se debe notificar al CNE de acuerdo con el protocolo establecido en el numeral 39.6.2 del presente documento. En caso de que se notifique al CAEM recomendaciones tales como el uso de Cuarenta para Tripulante con posible sospecha de ESPII, antes de su traslado a una Unidad de Salud Especializada se procederá con la logística de atención del tripulante en dichas instalaciones al interior de la Terminal portuaria.

a. Área de Cuarentena

El área de Cuarentena es el lugar establecido por el concesionario como el ambiente adecuado para las entrevistas privadas con tripulación. En caso de que esta área albergue un tripulante con sospecha de ESPII, aquellas personas que ingresen para realizar ejercicios de entrevista, revisión, aseo o entrega de medicamentos o alimentos al tripulante; deberán contar con los elementos de protección individual acordes a la enfermedad que se está evaluando.

b. Transporte de Tripulantes

Es importante aclarar que el transporte de los tripulantes con posible enfermedad de interés internacional no es realizado por personal directo del concesionario. Este transporte es realizado por personal externo con el cual las agencias tienen convenios y los cuales la empresa no tiene conocimiento. Este transporte debe contar con rutina de limpieza y desinfección de áreas y equipos. El concesionario cuenta con estos protocolos para su vehículo y equipos que tienen como finalidad el transporte de tripulantes con potenciales ESPII.

39.7.3 Inspección e instalaciones de la terminal portuaria

El concesionario cuenta con estándares para la inspección de las instalaciones de la Terminal portuaria, las cuales cuentan con técnicas de muestreo que incluyen aquellas relacionadas con riesgos en salud pública.

39.7.4 Control de vectores

Para el control de vectores se cuenta con apoyo de profesionales de la Secretaría de Salud del Magdalena con el programa de activación y desactivación de larvitrapas para identificación de posibles vectores en sus instalaciones. PROGRAMA DE CONTROL DE PLAGAS

39.7.5 Vigilancia y control de agua segura

El concesionario cuenta con contrato para el suministro de agua tratada para el consumo humano. La empresa ha establecido un programa de hidratación en donde se establece los puntos en donde las personas pueden acceder al agua fresca y apta para su consumo. Para aquellas personas con difícil acceso por la distancia a los puntos de hidratación, se tiene personal exclusivo para esta tarea con vehículo motorizado y se pueda entregar el agua demandada de forma oportuna y fresca. Con relación al agua requerida para actividades domésticas, la instalación portuaria cuenta con agua tratada a través de un sistema de tratamiento de agua potable operado por una persona debidamente formada. Como control a la calidad del agua se realizan monitoreos diarios en los puntos de entrega de los parámetros Cloro Total, Turbiedad, pH, Color y Dureza, adicional se realiza semestralmente el monitoreo de calidad de agua potable con un laboratorio acreditado aplicando la matriz establecida en la Resolución 2115 de 2010.

39.7.6 Manejo de desechos sólidos y líquidos

El concesionario cuenta con un programa para manejo de residuos que es liderado por el “Líder Ambiental de PSP”. Este programa se soporta con proveedores certificados para el acopio, transporte y disposición final de estos tipos de residuos. De igual manera la instalación portuaria cuenta con unas plantas de tratamiento de aguas residuales y potable (PTAR y PTAP), que es coordinada por el “Líder Ambiental de PSP” y con personal subordinado directo con competencias para la labor encomendada.

39.7.7 Calidad del aire

El concesionario cuenta con un Sistema de Vigilancia de Calidad de Aire operado por la Corporación Autónoma del Magdalena - CORPAMAG con el apoyo de una empresa especializada en el tema. El seguimiento a los resultados obtenidos es encabezado por el “Líder Ambiental” y se miden los parámetros PM10 y PM2.5 en conjunto con parámetros de condiciones meteorológicas. Los resultados son analizados mensualmente para un control ambiental de la calidad del aire de forma permanente.

39.8 CAPACIDAD PARA RESPONDER ANTE UNA ESPII: EMERGENCIA

El concesionario cuenta con planes de contingencia para emergencias ante una posible aparición de enfermedad de salud pública de interés internacional, tales como el ébola, sarampión, rubeola y otras.

39.8.1 Planes de Contingencia y Simulacros

El concesionario cuenta con planes de contingencia documentados, divulgados y practicados por medio de simulacros. En ellos se establecen los roles y funciones de los diferentes actores, de igual manera se cuenta con flujogramas para la activación de respuesta de manera precoz y objetiva.

39.9 HERRAMIENTAS / EQUIPOS A UTILIZAR

- Elementos de protección individual y especiales para entrevistas, exámenes, aseo y suministro de alimentación a tripulantes instalados en el área de Cuarentena por posible ESPII.
- Bolsas para manejo de residuos sólidos y especiales en el área de Cuarentena.

39.10 CONSIDERACIONES HSE

Los residuos generados durante la estancia de un tripulante con posible sospecha de ESPII deben disponerse en canecas rojas.

39.11 REPORTE DE RESULTADOS

- Emails

ARTÍCULO CUARENTA. _ PROCEDIMIENTO PARA EVITAR LA PRESENCIA DE ANIMALES

La información suministrada en este numeral fue tomada del documento aportado por el concesionario identificado como: *"Anexo N. Protocolo HSEQ-AMB3-P55 Procedimiento para evitar la presencia de animales"*.

40.1 OBJETIVO

Definir las condiciones mínimas a establecer en la instalación portuaria para evitar la presencia de animales en patios (áreas de almacenamiento), muelles y bodegas que puedan afectarse a sí mismo y a las operaciones del terminal portuario. En las instalaciones del terminal no se permiten animales de acuerdo con el reglamento sanitario internacional.

40.2 ALCANCE

Este protocolo aplica a todas las instalaciones de COREMAR en donde se presenten condiciones para el ingreso, apareamiento y/o reproducción de especies tanto silvestres como domésticas que puedan afectar el desarrollo de las operaciones normales del terminal o se ponga en riesgo el bienestar del individuo o grupo de animales.

40.3 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Ley 9ª de 1979, Código Sanitario Nacional.
- Decreto 2257 de 1986, por el cual se reglamentan parcialmente los títulos VII y XI de la ley 9ª de 1979, en cuanto a investigación, prevención y control de zoonosis.
- Ley 84 de 1989, por la cual se adopta el estatuto nacional de protección de los animales, se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia.

40.4 DEFINICIONES

Para la correcta interpretación de este procedimiento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones contenidas en el Artículo Tercero de este reglamento:

Operativo de recolección canina, Especie, Fauna doméstica, Fauna silvestre, Bienestar animal.

40.5 RESPONSABLES

Director de Seguridad: Responsable de:

- Dar cumplimiento a los lineamientos descritos en el presente documento.
- Avalar las correcciones, modificaciones y adiciones que se le hagan a este procedimiento.
- Otorgar y disponer de los recursos necesarios para desarrollar las actividades concernientes al manejo de animales domésticos que se encuentren en el área interna del Terminal Portuario.

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria – OPIP: Responsable de:

- Verificar la implementación y cumplimiento de este procedimiento en el momento que dé lugar a su aplicación.
- Evitar el maltrato de animales domésticos que se encuentren en las instalaciones del Terminal Portuario.
- Disponer el personal necesario para el manejo de especies domésticas de acuerdo con lo que establece este procedimiento.

Director HSE: Responsable de:

- Dar cumplimiento a los lineamientos descritos en el presente procedimiento.
- Avalar las correcciones, modificaciones y adiciones que se le hagan a este procedimiento.
- Otorgar y disponer de los recursos necesarios para desarrollar las actividades concernientes al manejo de fauna silvestre que se encuentre en el área interna del Terminal Portuario.

Líder Ambiental: Responsable de:

- Verificar la implementación y cumplimiento de este procedimiento en el momento que dé lugar a su aplicación.

- Evitar el maltrato y/o mal manejo de la fauna silvestre que se encuentre en las instalaciones del Terminal Portuario.
- Disponer el personal y/o equipos necesarios y adecuados para el manejo de fauna silvestre de acuerdo con lo que establece este procedimiento.
- Velar por la correcta reubicación de las especies capturadas, en el área de VIPIS - Vía Parque Isla de Salamanca o en el Río Magdalena según corresponda al tipo de especie.
- Asignar al personal idóneo y capacitado para desarrollar este procedimiento con relación al manejo de especies silvestres.

Todos los responsables del procedimiento: Todos los responsables de la aplicación de este protocolo deben:

- Verificar que el personal asignado para la manipulación de animales, sean silvestres o domésticos cuente con los Elementos de Protección Personal y los utilicen correctamente en el desempeño de sus labores.
- Verificar que los trabajadores dispongan de las herramientas y equipos necesarios para la captura y liberación de especies y que estas se encuentren en buen estado.
- Avisar de forma inmediata cualquier anomalía que se presente durante la aplicación de este protocolo.

40.6 DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS Y HERRAMIENTAS

Los animales de vida silvestre son más susceptibles al estrés y lesiones que los animales domésticos, especialmente durante la captura, inmovilización y transporte. Es por eso por lo que conociendo las técnicas básicas en este protocolo se podrá cumplir con el objetivo principal de este documento, el cual es minimizar el estrés del animal que pueda llevar a comportamientos agresivos, y por consiguiente lastimarse, y finalmente asegurar la salud del manipulador. Como medida de apoyo a esta actividad y al logro del objetivo de este protocolo, se listan los siguientes equipos y herramientas para utilizar en las actividades de captura y liberación de especies:

- Gancho herpetológico
- Pinza herpetológica
- Bastón con gancho para captura de especies
- Guacal para captura temporal de animales
- Caja plástica con tapa y respiraderos para movilización de serpientes

40.7 SEGURIDAD INDUSTRIAL E HIGIENE

Aplica a todas las personas que se involucren con el desarrollo de este protocolo los siguientes elementos de protección personal.

- Cascos de seguridad para protegerse la cabeza al moverse a cualquier lugar del terminal portuario en donde se encuentren animales.
- Gafas claras o lente oscuro, Víscolas y demás para protegerse a lesiones oculares o faciales provocadas por la proyección de polvo o partículas o la exposición a sustancias peligrosas o a calor, resplandor u otros tipos de exposición excesiva, y en particular durante los trabajos de soldadura, oxicorte, perforación de rocas, mezcla del hormigón u otras operaciones riesgosas.

- Guantes de carnaza. Se deben utilizar durante el proceso de manipulación de animales para minimizar los riesgos que se puedan presentar por mordeduras causadas por los mismos.
- Calzado de seguridad para garantizar la movilidad en todo el Terminal Portuario y cumplir siempre con las normas de seguridad establecidas.
- Chalecos salvavidas. Cuando exista peligro de caer al agua, básicamente cuando sea necesario liberar especies al río.

40.8 FACTORES DE RIESGO

Entre los riesgos más frecuentes a que están expuestos los trabajadores en las actividades de captura y liberación de especies se encuentran los siguientes:

40.8.1 Riesgo Biológico

Hace referencia a los casos que se puedan presentar con los animales capturados, es decir en caso de presentarse mordeduras, rasgaduras, contactos con fluidos de animales, entre otros.

Medidas de Prevención: Las medidas más importantes para tener en cuenta son:

- Cumplir con el uso de los elementos de protección personal.
- Usar los equipos / herramientas adecuadas y disponibles para la captura y liberación de las especies.
- El autocuidado y la prevención en el momento de la manipulación de los animales.

40.8.2 Condiciones De Seguridad / Peligro Mecánico

Este peligro se puede materializar a través del ataque de un individuo a capturar, por agresión o por defender su territorio.

Efectos sobre la Salud: contusiones, caídas, abrasiones, amputaciones, atrapamientos, lesiones osteo-articulares.

Medidas de Prevención y Control:

- Elementos de protección personal.
- Prevención al capturar los animales.
- No alterar su tranquilidad previa a su captura.
- No utilice herramientas y equipos diferentes a aquellos establecidos para la manipulación animal.
- Capacitación en manejo de especies de acuerdo con las que se encuentren en el área de COREMAR.

40.9 CONTROL AMBIENTAL

Cuando se ejecuten tareas en las que se vean relacionadas actividades que pongan en riesgo el medio ambiente se deberá notificar al Departamento HSEQ para su supervisión y apoyo en el desarrollo de los controles correspondientes. De lo contrario antes, durante y después de la aplicación de este procedimiento:

- No se debe poner en riesgo la vida y bienestar del animal que se esté capturando.
- Todas las especies silvestres deben ser devueltas a su hábitat, ya sea a los linderos de VIPIS (Vía Parque Isla Salamanca) ó al Río Magdalena según corresponda.

- Las especies domesticas que se encuentren en el área, deben ser retiradas del interior del terminal y en lo posible entregar en adopción en la comunidad.

40.10 DESCRIPCIÓN

El manejo de los animales siempre debe ser anunciado a HSE ya sea para especies domesticas como para especies silvestres. Para el caso de las especies domésticas también se da aviso al Departamento de Seguridad Física; con relación a las especies silvestres se involucra únicamente HSE. A continuación, se describen las actividades a llevar a cabo teniendo en cuenta el tipo de animal a controlar.

Para animales domésticos

A continuación, se define la descripción de las acciones a tomar cuando se requiera la salida de un animal doméstico de las instalaciones de COREMAR:

- Ante la presencia masiva de animales domésticos como perros o gatos en áreas operativas o administrativas del terminal portuario se da anuncio al departamento de seguridad o al departamento HSE.
- Una vez se identifique el lugar donde se encuentran los individuos a retirar, se procede a buscar los equipos necesarios para la manipulación de los animales, esto corresponde al bastón con gancho para captura de especies y al guacal para su control.
- Una vez se cuente con la especie controlada en el guacal, se procede a la entrega en caso de que se cuente con personas interesadas a adoptarla. De lo contrario serán trasladados a parcelas o fincas cercanas en donde los reciben para mantenerlos como compañía al personal administrativo y de seguridad en dichos lugares. Cabe resaltar que en COREMAR se hacen campañas de divulgación de especies, cuando se identifiquen dentro del terminal, para quienes estén interesados en adoptar.
- La movilización del domestico no se hace hasta tanto no se tenga una disposición para él, es decir un adoptante o persona que lo quiera proteger.
- El individuo no permanecerá bajo control del concesionario por más de un día.

Para animales silvestres

A continuación, se define la descripción de las acciones a tomar cuando se presente un animal silvestre en las instalaciones tanto operativas como administrativas de COREMAR y es anunciado al departamento HSE:

En caso de presencia de serpientes:

- Se debe identificar el tipo de serpiente, si es venenosa o no. De igual forma se procede a capturar, pero con mayor prevención si es venenosa.
- Se buscan las herramientas indicadas para el manejo de serpientes, que para este caso se debe usar el gancho herpetológico, la pinza herpetológica y la caja plástica para el transporte del individuo.
- Luego se procede a capturar la especie por una persona capacitada, la cual debe ser con las herramientas indicadas.
- Una vez se tenga la serpiente bajo control, se procede a liberarla ya sea en el Río Magdalena o en los linderos de VIPIS (Vía Parque Isla Salamanca).

- Se deja registro fotográfico, fecha, lugar de captura y lugar de liberación.

En caso de presencia de serpientes venenosas:

- El tiempo de manipulación o contacto entre la persona y el animal debe de reducirse al mínimo.
- La sujeción debe de realizarse de una forma segura y firme.
- Aquellos que manipulan a estas especies no deben de trabajar solos, otra persona con conocimiento en procedimientos de emergencia debe estar presente.
- El personal debe estar equipado con un protocolo (tratamiento, centro médico más cercano con procedimientos adecuados) en caso de mordeduras incluyendo suero antiofídico.
- Se debe de utilizar una herramienta de sujeción antes del contacto directo con el animal.

En caso de presencia de mamíferos:

- Los mamíferos deben de ser manipulados de una forma rápida sin movimientos bruscos y en lo posible sin la presencia de muchas personas alrededor.
- La sujeción debe de realizarse de una forma segura y firme ya que los animales pueden detectar la falta de confianza de las personas.
- Un estrés excesivo puede provocar hipertermia (subida de la temperatura) y daño muscular, por lo que la sujeción en horas de menor temperatura como en la mañana o por la tarde es recomendada.
- En lo posible no se debe de inmovilizar a hembras grávidas o con crías.
- Si la sujeción presenta dificultades que pongan en riesgo al animal y a la persona ésta debe detenerse y evaluar otros métodos.
- Lavarse las manos con alcohol gel después de cada manipulación.

En caso de presencia de aves:

- Las aves deben de ser manipuladas de una forma rápida sin movimientos bruscos y en lo posible sin la presencia de muchas personas alrededor.
- Cuando se manipula un ave hay que asegurar las alas y patas para que éstas no se dañen. Especies de aves con cuellos y patas largas deben ser sostenidas con mucho cuidado. Hay que tener precaución de no acercarse al ave a la cara pues puede producir daños graves a la persona.
- El uso de guantes de cuero y gafas es recomendado sobre todo en rapaces y aves de pico largo.
- La oscuridad es un medio que alivia el estrés, por lo que se recomienda el uso de mantas o bolsas de tela teniendo cuidado de no maltratar las plumas y procurando una buena ventilación cuando la manipulación es de corta duración, o cuando se traslada a la jaula.
- Un estrés excesivo puede provocar hipertermia (subida de la temperatura) y daño muscular, por lo que la sujeción en horas de menor temperatura como en la mañana o por la tarde es recomendada.
- Si la sujeción presenta dificultades que pongan en riesgo al animal y a la persona, este debe detenerse y evaluar otros métodos.
- Lavarse las manos con alcohol gel después de cada manipulación.

En caso de presencia de Reptiles y Anfibios pequeños no venenosos:

- Por lo general los anfibios y algunos reptiles son de movimiento lento y de tamaño pequeño por lo que pueden ser sujetados con la mano o con el uso de redes, sin embargo, si se manipula un reptil por la cola con mucha fuerza esta puede desprenderse. Si bien muchas especies pueden reponerla, esto será con un alto costo energético además del estrés en que se encuentra el animal.

- También hay que tener cuidado con la manipulación de anfibios ya que su piel es muy delicada y desgarraduras en esta pueden provocar infecciones al animal.
- La sujeción debe de realizarse de una forma segura y firme ya que los animales pueden detectar la falta de confianza de las personas.
- En el caso de ranas y sapos estos deben de ser sujetados por la cintura con las patas posteriores extendidas para evitar que brinque. En el caso de salamandras se aconseja también sujetarlos por la cintura.
- Si la sujeción presenta dificultades que pongan en riesgo al animal y a la persona, este debe detenerse y evaluar otros métodos.
- Lavarse las manos con alcohol gel después de cada manipulación.

En caso de la presencia de babillas y caimanes:

- Se buscan las herramientas indicadas para el manejo de babillas, que para este caso se debe usar únicamente el bastón de gancho para control de especies, adicional se deben tener cuerdas tipo cabuya si es necesario inmovilizar el animal.
- Luego se procede a capturar la especie por una persona capacitada, la cual debe ser con las herramientas indicadas. La técnica para capturar caimanes o babillas varía según el tamaño de estos; para capturar y manipular individuos de menos de 80 cm de longitud (desde el hocico hasta la cola) se recomienda seguir los siguientes pasos:
- Capture al individuo con un bastón con lazo, introduciendo su cabeza completamente dentro del lazo. La soga debe cerrarse en el cuello del animal. Si la soga del lazo se cierra en la mandíbula superior o inferior después tendrá muchos problemas para lograr retirarla de la boca del animal.
- Hale de la cuerda y ténsela al lazo de manera que el individuo quede atado a la soga en la punta del palo. Sujete el palo con firmeza, puesto que las babillas y los caimanes tienen mucha fuerza aun siendo muy pequeños. Seguramente el individuo intentará liberarse rotando sobre sí mismo, lo cual podría arrebatarle el bastón de las manos. De igual manera mantenga el individuo lejos de sus pies o de los de otras personas, puesto que pueden morder muy fuerte y provocar heridas grandes y profundas con sus filosos dientes.
- Una vez sujeto el animal en el extremo del palo, tire un trapo pesado o un saco mojado sobre la cabeza del individuo. Esto se hace con dos propósitos: a) que el animal no vea lo que se está haciendo a su alrededor, y b) que el peso del trapo o saco le impida abrir la boca (o lo utilice como mordedor).
- Con mucho cuidado presione la cabeza (incluyendo las mandíbulas del animal) contra el suelo; con la rodilla presione levemente la cintura del animal para evitar sacudidas o retorcidas que puedan provocar accidentes. Con las manos sujete la cabeza y las mandíbulas del animal, de manera que los dedos pulgares presionen los ojos, la palma sostenga la cabeza desde arriba hasta abajo, y los cuatro dedos de cada mano sostengan la mandíbula inferior del caimán.
- Con mucho cuidado, haga que otra persona retire el saco o trapo del hocico del animal y con cuerdas amarre firmemente y de manera segura ambas mandíbulas.
- Empleando un tablón (de igual o un poco mayor en longitud que el animal capturado) y soga o sondaleza entablille al animal rodeando completamente al individuo y el tablón con la sondaleza. Ponga especial atención a sujetar la cintura y el cuello del animal contra la tabla.
- Es recomendable dejar los ojos del animal entablillado cubierto con el trapo o saco, de manera que el animal no pueda observar tanto movimiento, y así evitar que se ponga más nervioso.
- Nunca amarre las patas del animal por sobre su espalda, esto puede provocar ruptura de huesos o dislocamientos de la columna vertebral. Las patas anteriores y posteriores deberán estirarse en dirección a la cola y entablillarse junto con el resto del cuerpo del animal.

- Transporte al animal en la tina de una camioneta o camión. No estibe los animales. Procure no dejarlos directamente bajo el sol, y humedézcalos cada 30 minutos. No es recomendable tener a los animales entablillados por más de dos horas.
- Una vez se tenga la babilla controlada, se procede a liberarla en el cuerpo de agua. Para liberarlos en el sitio de destino, coloque al animal en frente del cuerpo de agua (Río Magdalena, caño, o cualquier otro) de manera que quede con la cabeza más cerca del agua. Toda la operación debe realizarse estando la cabeza del individuo a unos 30- 60 cm del agua. Primero corte toda la sondaleza mientras presiona la cabeza del animal contra la tabla. Mantenga el cuerpo presionado con la rodilla y sujete la cabeza y las mandíbulas como lo hizo para amarrar su hocico. Que otra persona, con mucho cuidado suelte las bandas de hule del hocico. Coloque el animal rápidamente hacia atrás del animal. Puede ser que el individuo no se introduzca de inmediato en el agua, esto es producto del estrés y aturdimiento del viaje. Espere, en no más de 30 minutos el individuo entrará por su propia cuenta al agua.
- Se deja registro fotográfico, fecha, lugar de captura y lugar de liberación.

40.11 REPORTE DE RESULTADOS

- Registro de especies encontradas

40.12 RECOMENDACIONES

- Siempre se deben usar las herramientas disponibles para esta actividad, nunca se debe improvisar usando otros medios que pongan en riesgo la salud del trabajador o la vida del animal.
- Siempre se deben usar los elementos de protección personal.
- Nunca se debe perturbar la tranquilidad de las especies silvestres encontradas, así como tampoco atentar contra su vida.

ARTÍCULO CUARENTA Y UNO. _ REGLAMENTO DE HIGIENE Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

El concesionario 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. En tal sentido, para la prevención de riesgos dispone de un *Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial* debidamente aprobado por el Representante Legal del concesionario, el cual hace parte integral del presente Reglamento y se puede consultar en el siguiente enlace: <https://goo.su/fZiZMc>. El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en el Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial (No es Manual de Higiene y Seguridad Industrial del concesionario) Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias se encuentran fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones de las naves que se encuentren atracadas en el Terminal y para el personal de Operadores Portuarios en tierra.

El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal portuario. Los Operadores Portuarios que prestan servicios en el Terminal, deben conocer los

procedimientos y normas de seguridad establecidos en el Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial Manual de Seguridad Industrial del Terminal.

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 concesionario solicita a cada uno de sus operadores los certificados de los equipos por una casa clasificadora, los cuales deben cumplir con los requerimientos del HSEQ, para evitar riesgos de accidente, daños a la carga o a la infraestructura portuaria.

ARTÍCULO CUARENTA Y DOS. _ SALUD EN EL TRABAJO

El concesionario, prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior de la instalación portuaria, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad, las cuales deberán estar contenidas en el reglamento respectivo:

1. Usar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en la terminal portuaria, considerando la exposición a los riesgos.
2. Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia.
3. Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

El concesionario y en general los usuarios del puerto deberán cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y salud ocupacional en la terminal, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales. El control estará a cargo de los responsables de la instalación portuaria.

El concesionario contempla como política integral la exigencia a todos los contratistas y usuarios del Terminal, de una certificación suscrita por el Representante Legal o el Revisor Fiscal de la entidad, en la cual conste que cuenta con políticas escritas de salud ocupacional, seguridad y medio ambiente, encaminadas a la prevención de accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, promoción y protección de la salud de todos los trabajadores y la preservación del medio ambiente y de las políticas internas del GRUPO COREMAR.

ARTÍCULO CUARENTA Y TRES. _ PROTOCOLOS DE SEGURIDAD EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS INSTALACIONES QUE SE ENCUENTRAN EN VÍA DE CONSTRUCCIÓN

Los siguientes son los controles y requerimientos del área de HSE para todos los contratistas y trabajos internos que se realizan en la instalación portuaria:

1. Se deben programar los permisos de trabajo en la reunión de Agenda de Permisos que se realiza de lunes a viernes de 15:00 pm hasta las 16:00 pm.

2. Todos los días se deben programar los permisos, estos permisos de trabajo deben contar con un número consecutivo relacionado con el día de ejecución, el cual se entrega en la reunión de agenda de permisos de trabajo.
3. Todas las actividades deben contar con la siguiente documentación: Permiso de Trabajo, Procedimiento de la Actividad y Análisis de Trabajo Seguro.
4. Para las actividades de Alto Riesgo (Caliente, Espacios Confinados, Energías Peligrosas, Trabajos en Alturas entre Otras) se debe contar con certificados de las competencias del personal que ejecutará la actividad y con un HSE que cuente con Licencia en SST (Seguridad y Salud en el Trabajo)
5. Para las actividades en alturas y espacios confinados el personal deberá realizarse una valoración médica o tamizaje ante iniciar las actividades.
6. Los equipos para trabajos en caliente como oxicorte deberán contar con atrapa llamas y el personal con los Elementos de Protección Individual adicionales como: Protección Respiratoria con Filtro, Pecheras, Mangas, Polainas, Protección Facial y Guantes Tipo Soldador. Se debe migrar de Gas propano a Oxígeno y Acetileno.
7. Los equipos utilizados deben estar certificados y realizar inspección preoperacional. Si van a utilizar andamios deben estar certificados y emitir certificado de andamiero.
8. Todos los permisos de trabajo deben estar autorizados por la Autoridad de Área del concesionario, Autoridad de Área Local del concesionario y Ejecutante (Contratista), para las actividades en alturas debe contar adicional con la firma del Coordinador de Trabajos en Alturas (Contratista).
9. Para actividades relacionadas con vías en construcción contemplar dentro de los controles de seguridad la demarcación, delimitación del área de trabajo y señalización para alertar al personal de los riesgos relacionados.

Se deben dar cumplimiento a las Directrices HSE y Estándar de Seguridad del concesionario.

ARTÍCULO CUARENTA Y CUATRO. _ATAJARRATAS

Toda nave atracada en el Terminal estará provista de atajarratas u otros medios adecuados para prevenir el paso de las ratas entre la nave y el muelle.

ARTÍCULO CUARENTA Y CINCO. - FUMIGACIONES

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada por el concesionario, previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

CAPÍTULO VIII AUTORIDADES

ARTÍCULO CUARENTA Y SEIS. _AUTORIZACIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

los buques necesitarán autorización de la autoridad marítima para ingresar o salir de las aguas de su jurisdicción. (Res. 850/2017; Art. 23)

ARTÍCULO CUARENTA Y SIETE. _ ACCESO DE LAS AUTORIDADES A LA INSTALACIÓN PORTUARIA

El Concesionario está en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de Cormagdalena, del Ministerio de Transporte, de la Autoridad Marítima, de la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de control en cumplimiento de las funciones legales, que le corresponda a cada una de ellas, al Terminal Portuario objeto del Contrato de Concesión Portuaria No. 3-0034-2007, proporcionando los elementos de protección personal y de salud en el trabajo que sean requeridos y obligando a su uso en todo momento y lugar dentro de la instalación portuaria. Igualmente, se encuentra en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que estas entidades requieran y aquellos que se les solicite por razones especiales.

ARTÍCULO CUARENTA Y OCHO. _FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

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

ARTÍCULO CUARENTA Y NUEVE, _ VISITA OFICIAL

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes. Esta actividad se ejecutará de acuerdo con lo estipulado en la Circular externa Conjunto N° 6 de 2014, la cual especifica que la visita oficial está compuesta por la participación de los siguientes representantes los cuales actuarán a través de sus representantes respectivos en el terminal marítimo:

1. Funcionario de Alto bordo – Dimar
2. Director Territorial de Salud (DTS)
3. Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)
4. Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia.

Los agentes marítimos deben garantizar en coordinación con el capitán de la nave, 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 propietario y/o armador del buque serán los responsables de las condiciones migratorias reglamentarias de pasajeros, tripulantes y polizones dentro de la nave durante el arribo, permanencia y salida de puerto.

ARTÍCULO CINCUENTA. _ LIBRE PLÁTICA

Ninguna persona diferente al piloto puede abordar o desembarcar de las naves que arriban al Terminal, hasta tanto haya recibido la libre plática de la Autoridad Marítima. El concesionario se abstendrá de autorizar e iniciar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de “Libre Plática” que para el efecto expida la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO CINCUENTA Y UNO. _ INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

En caso de incumplimiento en la prestación de los servicios, el concesionario y en general los usuarios del Terminal Portuario, podrán informar de inmediato a la Superintendencia de Transporte, quien, en cumplimiento de sus funciones legales, ejercerá la inspección, vigilancia y control relacionados con las condiciones técnicas de operación de la instalación portuaria.

PARÁGRAFO: La Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo indicado en el Parágrafo del Artículo 65 de la Resolución No. 0000850 de 2017 establecerá y/o ajustará dentro del año siguiente su entrada en vigor, los procedimientos relacionados con la medición de eficiencia y calidad de los servicios prestados, así como los necesarios para garantizar el cumplimiento del Reglamento de Condiciones Técnicas de operación por parte de los autorizados.

ARTÍCULO CINCUENTA Y DOS. _ ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

El Concesionario velará porque los Operadores Portuarios, los usuarios o sus representantes, así como las autoridades que intervienen al interior del recinto portuario participen en la programación y coordinación de las operaciones portuarias.

ARTÍCULO CINCUENTA Y TRES. _ COEXISTENCIA DE PERMISOS

La disposición contenida en este reglamento no reemplazará las demás autorizaciones y controles que dentro del ejercicio de sus funciones ejerzan las autoridades Marítima, ambiental, aduanera y en general todas las que tengan relación con las actividades realizadas en el Terminal Portuario.

CAPÍTULO IX DISPOSICIONSE FINALES

ARTÍCULO CINCUENTA Y CUATRO. _ VIGENCIA

Esta resolución tiene vigencia a partir de su publicación y deroga las Resoluciones de Cormagdalena Nos. 311 del 11 de noviembre de 2008 *“Por medio de la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones técnicas de operación a la Palermo Sociedad Portuaria S.A. en cumplimiento de lo establecido en la Cláusula Octava del Contrato de Concesión Portuaria No. 34 del 1 de febrero de 2007”* y 253 del 28 de septiembre de 2020 *“Por medio de la cual se aprueba el reglamento de condiciones técnicas de operación aplicable a las instalaciones portuarias entregadas en concesión a la Sociedad Palermo Sociedad portuaria S.A. mediante contrato de concesión portuaria No. 034 de 2007”*

ARTICULO CINCUENTA Y CINCO. _ COMUNICACIONES

Comuníquese la presente resolución al Representante Legal de la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria S.A., a la Superintendencia de Transporte y a las demás autoridades relacionadas en el Artículo 10 de la Ley 01 de 1991.

ARTÍCULO CINCUENTA Y SEIS. _ REQUISITOS DE PUBLICIDAD

De conformidad con lo establecido en el Artículo 6 de la resolución del Ministerio de Transporte No. 0000850/2017, este reglamento deberá ser de fácil acceso para los usuarios manteniéndose en lugares visibles de la instalación portuaria en formato físico y garantizando su acceso a la versión electrónica a través de la página web del concesionario. Para tal efecto, su publicación en los términos aquí indicados deberá darse dentro de los CINCO (5) días siguientes a su comunicación al concesionario.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C. el _____

 Firmado
digitalmente por
Alvaro Jose
Redondo Castillo

ALVARO JOSÉ REDONDO CASTILLO
Director Ejecutivo

Proyectó: Ing. Martha Cecilia Ospino Barrios-Profesional Especializado-SDGC
Conforme texto sugerido en el Anexo 1 del Informe Técnico No. 281MCO

 Revisó: Juan Mauricio Gonzalez Negrete -Jefe Oficina Jurídica

Aprobó: Pedrito Pereira-Subdirector de Gestión Comercial 