

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN –

INSTALACIÓN PORTUARIA PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.

**(Resolución 850 de 6 de abril de 2017 –
Ministerio de Transporte)**

Versión 3

Cartagena, marzo de 2019

Prepara: Igor Antonio Arellano Lacharme Administrador Puertos del Caribe Sociedad	Revisa: Silvia Prieto Directora Gestión Ambiental Jorge Ríos Director Jurídico y Corporativo	Aprueba: Jose Carlos Barreto Barrios Representante legal
--	--	--

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	2 de 106

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE
OPERACION**

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES.....	8
1.1. Objetivo	8
1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación	8
1.3. Definiciones	8
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.....	16
1.5. Obligaciones	17
1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios	17
1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas	19
1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario.....	20
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	20
CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO	21
2.1. Organización.....	21
2.1.1. Puerto del Caribe Sociedad Portuaria S.A.	21
2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria	21
2.2. Administración	21
2.2.1. Modelo de administración y operación.....	21
2.2.2. Relación con los usuarios.....	21
2.2.3. Estructura tarifaria.....	21
2.2.4. Protocolo de facturación	22
2.2.5. Sistema de gestión de calidad	22
2.2.6. Políticas de calidad y acceso	22
2.2.7. Sistema de Comunicación y de información.....	22
2.2.8. Código de buen gobierno del puerto	23
CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS	24
3.1. Canales de acceso	24
3.2. Dársena de maniobras (Área de maniobras)	24
3.3. Área de atraque	24
3.4. Muelle.....	25

Con formato: Fuente de párrafo predeter., Inglés (Estados Unidos), Revisar la ortografía y la gramática

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	3 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

3.5.	Ayudas a la navegación	28
3.6.	Peligros a la navegación	29
3.7.	Áreas de fondeo	29
3.8.	UKC y calado operacional.....	30
3.9.	Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria.....	30
3.10.	Accesos vehiculares, férreos y peatonales.	30
3.11.	Patios y bodegas	30
3.12.	Instalaciones para el recibo de la carga	31
3.13.	Equipos para operación portuaria.....	31
3.14.	Instalaciones de recepción.....	31
CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA		
		32
4.1.	Horarios.....	32
4.1.1.	Horario de atención al público	32
4.1.2.	Horario de trabajo	32
4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios	32
4.3.	Documentación necesaria para la prestación del servicio.....	32
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos	33
4.5.	Servicios generales:.....	33
4.5.1.	Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.....	33
4.5.2.	Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas	33
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto	34
4.5.4.	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto	34
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del terminal	34
4.6.	Servicios a la nave:.....	35
4.6.1.	Características del buque tipo o de diseño	35
4.6.2.	Servicio de practicaaje.....	35
4.6.3.	Servicio de remolcador	36
4.6.4.	Amarre y desamarre de buques.....	37
4.6.5.	Muellaje	37
4.6.6.	Apertura de escotilla	39

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	4 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

4.6.7.	Apertura y cierre de válvulas del buque.....	39
4.6.8.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos	40
4.6.9.	Reparaciones menores.....	41
4.6.10.	Aprovisionamiento y usería.....	41
4.6.11.	Recibo y/o suministro de lastre.....	42
4.6.12.	Suministro de combustible.....	43
4.6.13.	Servicios de lancha	45
4.6.14.	Recepción de desechos líquidos y vertimientos.....	45
4.6.15.	Recepción de desechos sólidos.....	48
4.6.16.	Servicio de vigilancia.....	48
4.6.17.	Servicios públicos.....	49
4.6.18.	Fumigaciones	49
4.6.19.	Alquiler de equipos y aparejos.....	50
4.7.	Servicios a los pasajeros.....	50
4.7.1.	Embarque y desembarque de pasajeros.	50
4.7.2.	Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje. 50	
4.8.	Servicios a la carga	50
4.8.1.	Manipulación y transporte de mercancías	51
4.8.2.	Cargue /Descargue/Transbordo	52
4.8.3.	Estiba /Desestiba	52
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras.....	52
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías	53
4.8.6.	Trimado /Trincado /Tarja	53
4.8.7.	Manejo y reubicación.....	54
4.8.8.	Servicio a los contenedores.	54
4.8.9.	Embalaje y reembalaje	54
4.8.10.	Pesaje /Cubicaje.....	54
4.8.11.	Marcación y rotulación	54
4.8.12.	Almacenaje de mercancías.....	54
4.8.13.	Porteo de la carga	55
4.8.14.	Consolidación o desconsolidación de mercancías	55
4.8.15.	Cadena de frío	55

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	5 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

CAPTÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD	56
5.1. Protocolo de maniobras.....	56
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.....	56
5.1.2. Maniobra de atraque.....	56
5.1.3. Maniobra de amarre.....	57
5.1.4. Maniobra de zarpe	58
5.1.5. Maniobra de reviro	59
5.1.6. Maniobra de fondeo	59
5.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal	60
5.3. Protocolo de zarpe de emergencia	61
5.4. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	62
5.5. Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.) 62	
5.6. Protocolo para apertura de bodegas	63
5.7. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.....	64
5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas.....	66
5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías.....	66
5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga	66
5.11. Protocolo para el descargue con lluvia.....	66
5.12. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.	66
5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto	66
5.14. Protocolo de operaciones en fondeo	66
5.15. Protocolo para la entrega de la carga.....	67
5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	67
5.17. Protocolo sobre cargas objetables.....	67
5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables	68
5.19. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito 69	
5.20. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua 69	
5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales	69

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	6 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

5.22. Protocolo de operación de equipos	69
5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas.	70
5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.....	71
5.25. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga.....	72
5.26. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios.....	72
5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.....	72
5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga.....	72
5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga.....	73
5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga.....	73
5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte. 73	
5.28. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG.....	73
5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).....	74
5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias	74
5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal.....	84
5.32. Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas.....	84
5.33. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.	85
CAPÍTULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.....	86
6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.....	86
6.2. Prelaciones para el atraque	88
6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje	88
6.4. Asignación de muelle	88
6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	89
6.6. Desatraque.....	90
6.7. Orden de desatraque.....	91
6.8. Requisitos para el zarpe	92
CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	93
7.1. Salud en el trabajo.....	93
7.2. Fumigaciones.....	94
7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques.....	94
7.4. Cargas de origen animal y vegetal	95

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	7 de 106

7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo	95
CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN	96
8.1. Documentación	96
8.2. Facilitación del tráfico marítimo.....	96
8.3. Visita Oficial.....	96
8.4. Libre plática.....	97
8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios	97
ANEXO 1- EQUIPOS PARA ATENDER LAS NAVES Y LOS DIFERENTES TIPOS DE CARGA EN PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.....	101
ANEXO 2- CANAL DE ACCESO Y APROXIMACIÓN A PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A	104
ANEXO 3 – DÁRSENA DE MANIOBRA (ÁREA DE MANIOBRAS)	106

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	8 de 106
REGlamento DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos de Caribe Sociedad Portuaria S.A., tiene como objeto primordial, establecer disposiciones que permitan la ejecución de operaciones seguras y eficientes, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable, siguiendo los parámetros de la OCIMF y el ISGOTT, a las mejores prácticas y recomendaciones de la industria, en el marco establecido en la Resolución 877 del 2017 y el Contrato de Concesión Portuaria N°01 del 2017.

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

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Ley 1242 de 2008 y sus decretos reglamentarios y la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, emanadas del Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, las cuales constituyen parte integrante del presente Reglamento.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios de la Sociedad Portuaria en donde se realizan operaciones de cargue y descargue de graneles líquidos tipo hidrocarburos.

Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Dirección General de Aduanas y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.

1.3. Definiciones

Para efectos de la presente Resolución, se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en las Leyes 01 de 1991, 1242 de 2008 y las demás que las deroguen, modifiquen o adicionen, así como las que a continuación se relacionan:

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

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	9 de 106

existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Agencia de Aduanas: personas jurídicas autorizadas por la DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios del 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.

Agencia Nacional de Infraestructura ANI: agencia nacional estatal, adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene por objeto la planeación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos de concesiones para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte en todos sus modos.

Agente Marítimo: persona natural o jurídica que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.

Área de Cuarentena: zona de espera obligatoria que establece la Autoridad Marítima para cuando un buque que tiene un problema sanitario.

Área de Fondeo: jurisdicción de la Capitanía de Puerto para anclar los buques.

Área de Maniobra: espacio marítimo contiguo a los muelles, utilizado para las maniobras de atraque, desatraque y zarpe de las naves.

Área Restringida: área en la cual queda totalmente prohibido maniobras de fondeo o actividades tales como dragados, arrastre de pesca o cualquiera otra maniobra que ponga en peligro las instalaciones de la Sociedad Portuaria.

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

Artefacto Naval: es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

Autoridad Aduanera: funcionario público o entidad 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.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	10 de 106

Autoridad Ambiental: entidad estatal que en el marco del Sistema Nacional Ambiental ejerce las competencias ambientales para la gestión ambiental de la instalación portuaria. La Sociedad Portuaria, en relación con las obligaciones ambientales, es responsable ante las diferentes autoridades nacionales y regionales competentes.

Autoridad Marítima Nacional: es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ellas. Actualmente, está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.

Cuando lo considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad marítima y fluvial de practica, puede ejercer sus funciones en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar la instalación portuaria.

La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional es la autoridad designada por el Gobierno Colombiano para desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y los buques, indicadas en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 o del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, según lo establecido en el Decreto 1070 del 2015.

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA: es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible del País.

Autoridad Sanitaria: entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el Ministerio de Salud y sus diferentes dependencias.

Autorizados: Los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 01 de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.

Bollard Pull: capacidad de tiro a punto fijo. Es la cantidad de toneladas que “tira” (tracciona) un remolcador cuya línea de remolque está hecha firme a una bita del muelle o lugar de la prueba a velocidad 0 nudos, medida por un dinamómetro. El Bollard Pull de un remolcador es un indicador de su capacidad de tracción o tiro, que permite una correcta asignación de remolcadores a cada tamaño de buque a ser remolcado.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	11 de 106

Calado Operacional: es la máxima altura sumergida del casco permitida, para las maniobras seguras de atraque y desatraque en un puerto.

Capitán: comandante de una nave, responsable de su seguridad y operación. Como representante del Armador ejercerá frente a todos los interesados en la nave y en la carga las atribuciones conferidas por la ley.

Cargas objetables: Se considerarán como cargas objetables aquellas que al momento del arribo de la embarcación o barcaza muestren de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco. Como consecuencia de lo anterior se hayan presentados reclamos como efecto del acaecimiento de cualquier riesgo en la navegación, incluyendo abordaje, incendio, explosión, hundimiento, o derrame de productos al transferir hidrocarburos desde o hacia puertos.

Cargue o Descargue Directo: modalidad de operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en la instalación portuaria.

Carta de Protesta: también llamada Notificación de Discrepancia Aparente. Carta emitida por cualquiera de los participantes en una transferencia de custodia de carga, en la cual se menciona cualquier condición en disputa. Sirve como constancia escrita que se cuestionó una acción particular o alguna eventualidad al momento de ocurrir.

Código IMDG: código que recopila las disposiciones vigentes para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en bultos, y se denota como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP): Código Internacional que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por el Estado Colombiano mediante la Ley 8ª de 1980, reglamentado parcialmente por el Decreto 1070 del 2015, con aplicación en 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, así como a unidades móviles de perforación mar adentro.

Contaminación marina: la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	12 de 106

usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Contaminante marino: toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

Daños por contaminación: pérdidas o perjuicios causados por los efectos y consecuencias de la contaminación e incluyen los costos de las medidas preventivas y las pérdidas o perjuicios causados por tales medidas preventivas.

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

Fletador: es la persona o empresa que fleta el buque al Armador, generalmente para transportar mercancías en un viaje o por un periodo de tiempo estipulado.

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.

INVIAS: El Instituto Nacional de Vías de Colombia es una entidad estatal que opera bajo la administración del Ministerio de Transportes, y se encarga de ejecutar políticas, estrategias, planes y programas relacionados con la infraestructura vial pública del país.

ISGOTT: International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. Es un documento de la OCIMF que tiene como referencia operar buques petroleros y sus terminales en condiciones de seguridad.

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.

Manifold: conjunto de conexiones y bridas.

Medio ambiente: todo lo que rodea a un ser vivo. Incluye especialmente las circunstancias de vida de las personas o de la sociedad en su entorno. Comprende

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	13 de 106

el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y momento determinado, que influye en la vida humana presente y en las generaciones venideras.

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

N.O.R (Notice of Readiness): sigla proveniente del inglés que significa Notificación de Alistamiento, indica que la nave se encuentra lista en todos los aspectos para iniciar operaciones.

Obligación Aduanera: 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 a los obligados, al pago de los derechos e impuestos, intereses, tasas, recargos y sanciones, a que hubiere lugar.

OCIMF: The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) es una asociación voluntaria de compañías petroleras que tienen interés promoción de la seguridad y prevención de la polución producida por los petroleros y terminales.

Operador Portuario: empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practica, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería (Artículo. 5.9 de la Ley 1 de 1991).

Organización Marítima Internacional - OMI – (IMO – International Maritime Organization): organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación por los buques. También trata asuntos jurídicos, entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Piloto Práctico: persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto Marítima específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de Capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a Piloto Práctico y de los Pilotos Prácticos por cambio de categoría y/o

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	14 de 106

jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

Plan de Manejo Ambiental: conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos y efectos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad. Incluye los planes de seguimiento, monitoreo, contingencia y abandono según la naturaleza del proyecto, obra o actividad. El Plan de Manejo Ambiental puede hacer parte del estudio de impacto ambiental o como instrumento de manejo y control para proyectos, obras o actividades.

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

Puerto: es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de 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.

Reglamento Sanitario (RSI2005). Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58° Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada.

Remolcador: nave diseñada y construida con las características técnicas de maniobrabilidad, estabilidad, potencia, estructura y equipo para empujar o halar naves y artefactos navales, para apoyo portuario y/u otros servicios que pueda prestar conforme a la normatividad vigente.

Residuo o desecho. cualquier objeto, material, sustancia, elemento o producto que se encuentra en estado sólido o semisólido, o es un líquido o gas contenido en recipientes o depósitos, cuyo generador descarta, rechaza o entrega porque sus propiedades no permiten usarlo nuevamente en la actividad que lo generó o porque la legislación o la normatividad vigente así lo estipula.

Responsables de las Obligaciones Aduaneras: son responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía, así mismo, son responsables de las obligaciones que

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	15 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, el intermediario y el declarante.

Para efectos aduaneros, la Nación está representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN- tal como lo establece el Artículo 3o del Decreto 2685 de 1999, o las normas que lo modifiquen o adicionen.

Reunión Preoperativa: confluencia del personal involucrado en la operación portuaria de una nave con el propósito de coordinar e impartir instrucciones sobre las actividades que se pretenden desarrollar.

Seguridad de la información: preservación de la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

Seguridad y Salud en el Trabajo: disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo. Conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones.

Servicios de amarre y desamarre: se entiende por servicio de amarre aquel cuyo objeto es recoger las amarras de una nave, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del Capitán de la nave o su tripulación.

Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de la nave de los elementos de fijación, siguiendo la secuencia e instrucciones del Capitán de la nave o su tripulación.

Servicios Portuarios: son los derivados de la definición de actividad portuaria incorporada en este reglamento. Así mismo, se adopta y tiene en cuenta la clasificación de los servicios portuarios, establecida en la ley 1 de 1991.

Sociedad Portuaria: son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de una terminal, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (Artículo. 5.20 Ley 1ª de 1991).

Superintendencia de Puertos y Transporte: vigila, inspecciona y controla la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	16 de 106

aéreo en el país, en cuanto a lo que calidad de infraestructura y prestación del servicio se refiere.

Tecnología de Información (TI): término general que describe cualquier tecnología que ayuda a la producción, manipulación, almacenamiento, comunicación y/o diseminación de información.

UKC: de sus siglas en inglés (Under Keel Clearance) corresponde a la distancia entre la quilla del buque y el fondo marino.

Usuarios: son los armadores, líneas marítimas, agentes marítimos, propietarios de la carga, agencias de aduana, transportadores de carga o personas, operadores portuarios, proveedores, contratistas y en general todas las personas que utilizan, prestan o reciben servicios en la instalación portuaria.

Ventana de Tiempo. Período de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar a la terminal portuaria y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes.

Vetting: proceso general de aprobación de un buque para su uso. (Viene del inglés: To vet – de mirar o revisar nuevamente). El procedimiento varía de compañía a compañía.

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

La Instalación Portuaria Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., cuenta con una estructura administrativa compuesta por una Administración, de la cual dependen las diferentes áreas que ejecutan las políticas de la Sociedad Portuaria, una de estas es la gestión de protección, donde se lideran todos los aspectos de protección, seguridad y gestión ambiental.

Mediante acuerdo existente entre la ORGANIZACIÓN TERPEL S.A. y PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A., el personal que adelantará las labores de PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A., como sociedad portuaria y operador portuario, serán personas que tienen vinculación laboral con la Organización Terpel S.A. o contratistas de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

No obstante, lo anterior, esto no implica de ninguna manera la exención y/o exoneración de responsabilidades de carácter portuario para PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A., así como tampoco la asunción por parte de la ORGANIZACIÓN TERPEL S.A. de las responsabilidades de carácter portuario.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	17 de 106

Las funciones básicas que serán cubiertas por personal de la ORGANIZACIÓN TERPEL S.A. y personal de Contratistas para PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. son:

Administrador de la instalación portuaria	:	Las funciones serán realizadas por un contratista contratado por la sociedad portuaria
Director SSAC	:	Realizará funciones de jefe SSAC(seguridad, salud, ambiente y calidad)
Supervisor de Mantenimiento de fábrica de lubricantes (delegado por el gerente de fabrica).	:	Realizara funciones de jefe de mantenimiento.
Dirección de gestión ambiental.	:	Realizara funciones de jefe administrativo y financiero
OPIP	:	Serán realizadas por un contratista contratado por la sociedad portuaria
Jefe de operaciones	:	Serán realizadas por un contratista contratado por la sociedad portuaria

1.5. Obligaciones

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios

Estas se definen en cada caso, según las condiciones establecidas en los contratos respectivos; las relaciones contractuales entre operadores y usuarios son de carácter comercial y se rigen por el Código del Comercio. Los términos de los contratos con los operadores de la plataforma marina contemplan: acuerdos de rendimiento, pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga.

La actuación de los Operadores Portuarios será calificada en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	18 de 106

Los Operadores Portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores todos los equipos e implementos de protección adecuados durante la ejecución de las actividades de manipuleo y descargue de graneles líquidos tipo hidrocarburos.

El operador portuario debe cumplir los requisitos que fije la autoridad portuaria para su registro y habilitación, además los operadores portuarios se deben inscribir ante DIMAR como empresas prestadoras de servicios marítimos. Así como los requisitos estipulados por la Sociedad Portuaria y los establecidos en el presente reglamento.

Los Operadores Portuarios que deseen operar en la plataforma marina de la Sociedad Portuaria, deben acreditar los siguientes documentos:

- Registro expedido por la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Relación del personal a su cargo, equipos y aparejos de su propiedad o arrendados.
- Póliza de responsabilidad civil por accidentes y daños, a las instalaciones, a terceros y a la carga respectivamente. El valor de la póliza lo establecerá la Sociedad Portuaria, por el tipo de servicio, por el volumen y por la actividad de los operadores portuarios.

El operador portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en la fecha y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinados por la Sociedad Portuaria.

La responsabilidad de un Operador Portuario cesará cuando se produzca la notificación a la Sociedad Portuaria, de la renovación o renuncia formal de la operación y la aceptación por parte del nuevo operador.

Los operadores portuarios estarán ubicados en el sitio asignado por la Sociedad Portuaria y sus equipos solo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica previa programación, una vez termine la operación deberá retornar a su área de parqueo asignada.

Durante el descargue de graneles líquidos tipo hidrocarburos, el Operador Portuario deberá disponer de procedimientos de emergencia, para combatir los derrames o incendio, igualmente dispondrá el equipo adecuado, para el personal que aplique el procedimiento de emergencia y los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos. Los Operadores Portuarios están en la obligación de recoger las basuras que se generen por motivos de la operación que están realizando.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	19 de 106

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

- Representan al Armador en todo lo relacionado con contratos de transporte.
- Gestionan todos los procedimientos administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.
- Representa judicialmente al Armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- Responde personal y solidariamente con el Capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo del producto y obligaciones comerciales contraídas ante proveedores de bienes y servicios de la instalación.
- Deben cumplir con todas las obligaciones contenidas en el Código del Comercio, Libro V, Título III.
- Responden por los objetos y valores recibidos.
- Responden solidariamente con el Armador y el Capitán por toda clase de obligaciones que contraigan éstos en el país, relativas a la nave agenciada.
- Suministran transporte a las autoridades marítimas y portuarias, embarque y desembarque de tripulantes, terceros y observadores del cargue y aprovisionamiento del buque.
- Paga faros y boyas y demás cargos pertinentes a la Nación.
- Paga otros servicios portuarios causados por el buque, tales como utilización extraordinaria del puerto e incidentes de contaminación.
- Suministra la información operativa requerida en el reporte de pre-arribo.
- Información periódica sobre el E.T.A. del buque y sus condiciones de arribo.
- El agente naviero deberá ocuparse de todos los asuntos legales, elaboración de documentos, comunicación tanto con autoridades portuarias como con el Supervisor de Mantenimiento y Operaciones Marinas y la respectiva asistencia que requiera el armador en cuanto a servicios portuarios.
- El agente del buque deberá ocuparse de todos los asuntos legales, elaboración de documentos, suministro de provisiones, agua potable, comunicación con

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	20 de 106

autoridades portuarias, operadores de la plataforma marina y la asistencia que el tanquero o embarcación requiera.

- El Agente de cada nave, programada para descargar graneles líquidos tipo hidrocarburos, debe asegurarse antes del zarpe, que estos fueron descargados en su totalidad. Igualmente, la agencia de cada nave debe verificar la entrega o desembarque de los diferentes graneles líquidos tipo hidrocarburos, de acuerdo con los manifiestos autorizados para el efecto.

1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

Las personas autorizadas para ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria, así como para el uso de las instalaciones o servicios tales como el Armador, el Capitán de la nave, sus Agentes Marítimos y cualquier otra persona o usuario, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipuladas en el presente Reglamento.

El cumplimiento de las normas y recomendaciones en este documento no exonera al usuario de las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria, del llenado de los requisitos y del cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitarias, marítimas, portuarias, ambientales, policiales o emanadas de otras autoridades.

1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

Las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria están sujetas al Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) de la Sociedad Portuaria, el cual contempla todas las normas de protección que deben cumplirse en las instalaciones que atienden tráfico marítimo internacional.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	21 de 106

CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

2.1.1. Puerto del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria

La función principal de la Sociedad Portuaria es la de operar, administrar y mantener un terminal portuario para la importación de graneles líquidos de tipo hidrocarburos, con el fin de abastecer la planta de lubricantes de Cartagena y a la Organización Terpel S.A. propietaria de la Sociedad, de servicio privado, la cual está localizada en la ciudad de Cartagena.

2.2. Administración

2.2.1. Modelo de administración y operación

El terminal funciona como un puerto mono-operador de carácter privado sin perjuicio que las necesidades de la operación permitan que terceros presten servicios de operación portuaria en sus instalaciones, conforme lo autoriza el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., es un terminal marítimo que desarrolla operaciones de descargue de naves que transportan graneles líquidos de tipo hidrocarburos; por lo tanto, sus operaciones se desarrollarán mediante los aparejos y equipos de las naves que atraquen en el terminal, mediante tuberías y ductos.

2.2.2. Relación con los usuarios

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria y los usuarios, las autoridades y asociados están a cargo del Representante Legal del terminal o su delegado.

2.2.3. Estructura tarifaria

La Organización Terpel pagará a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., como contraprestación por el uso de la concesión portuaria, los derechos de explotación de infraestructura entregados en concesión, y demás servicios portuarios una contraprestación de la siguiente manera:

1. Una suma fija anual de USD 173.182 liquidados a la TRM promedio del año inmediatamente anterior, pago a realizarse dentro del mes de enero de cada año.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	22 de 106

2. La suma de \$75.000.000 millones de pesos colombianos mensualmente, dentro de los primeros 10 días de cada mes, previa entrega de factura por parte de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., con el lleno de los requisitos legales.

2.2.4. Protocolo de facturación

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., facturará a la Organización Terpel anualmente, en enero de cada año, lo correspondiente al uso de la concesión portuaria y a los derechos de explotación de infraestructura.

Y facturará mensualmente lo correspondiente a la contraprestación de los servicios portuarios.

2.2.5. Sistema de gestión de calidad

Las labores de operaciones portuarias de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. se realizarán bajo los criterios y lineamientos de los sistemas de gestión de la Organización Terpel, que cuenta con las siguientes certificaciones:

- Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:2015.
- Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:2015.
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo OHSAS 18001:2007.

2.2.6. Políticas de calidad y acceso

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., cuenta con una política de calidad acorde a los lineamientos corporativos de la Organización Terpel que abarca el proceso de recibo de los productos que llegan por medio de la terminal marítima, salvaguardando que el producto sea entregado en las mismas condiciones de calidad con las que se recibe.

Esta política calidad será de pleno conocimiento de todos los usuarios y divulgada por los medios disponibles.

2.2.7. Sistema de Comunicación y de información

La Sociedad Portuaria cuenta con un sistema de comunicación y de información que incluye:

- Manejo y Protección de la Información.
- Identificación y preparación de listas de información y documentación que se consideran esenciales para el negocio.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	23 de 106

- La información y documentación se categoriza como pertinente y critica.
- Cuando sea práctico, la información/documentación física se debe minimizar, prefiriendo el almacenamiento y recuperación electrónica.

Todo usuario que tenga acceso a la información y recursos de tecnología de la información (TI) de la Sociedad Portuaria debe cumplir las políticas, normas, procedimientos y requisitos establecidos por ésta y por la normatividad sobre la materia, evitando su pérdida, acceso no autorizado, exposición o uso indebido.

2.2.8. Código de buen gobierno del puerto

La Sociedad Portuaria cuenta con un Código de Buen Gobierno del puerto es un compendio de las políticas corporativas de la Organización Terpel.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	24 de 106

CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de acceso

Para aproximarse al canal de acceso a la Bahía de Cartagena, a una milla de la entrada está localizada la boya de mar y su posición geográfica es latitud 10°19'01" Norte y longitud 75°35'55.94" Oeste, a donde deben aproximarse todas las naves que arriben al puerto. En este sitio se recibe al Piloto Práctico, de allí se navega hacia Bocachica, buscando el canal de acceso cuyo ancho de canal mínimo es de 170 m entre los fuertes de San José y San Fernando y una profundidad de 20 m.

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena están descritos en las cartas de navegación COL262, COL264 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH- de la Dirección General Marítima – DIMAR.

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

El tanquero al salir del canal de Bocachica y tener la boya N°11 Verde por el costado de babor coloca rumbo 080° grados y navega 1,5 millas náuticas aproximadamente hasta tener al través por el costado de estribor la boya N°18 Roja, coloca rumbo 112° grados y navega aproximadamente 2 millas náuticas hasta llegar al área de concesión marítima de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

Ver Anexo 2- Canal de acceso y aproximación a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

3.2. Dársena de maniobras (Área de maniobras)

El área de maniobras se encuentra ubicada frente al área del muelle, demarcada por el polígono 1 de la concesión portuaria el cual tiene un ancho de 80 m, un largo de 220 m y una profundidad promedio de 11 metros.

Ver Anexo 3 – Dársena de maniobras (Área de maniobras).

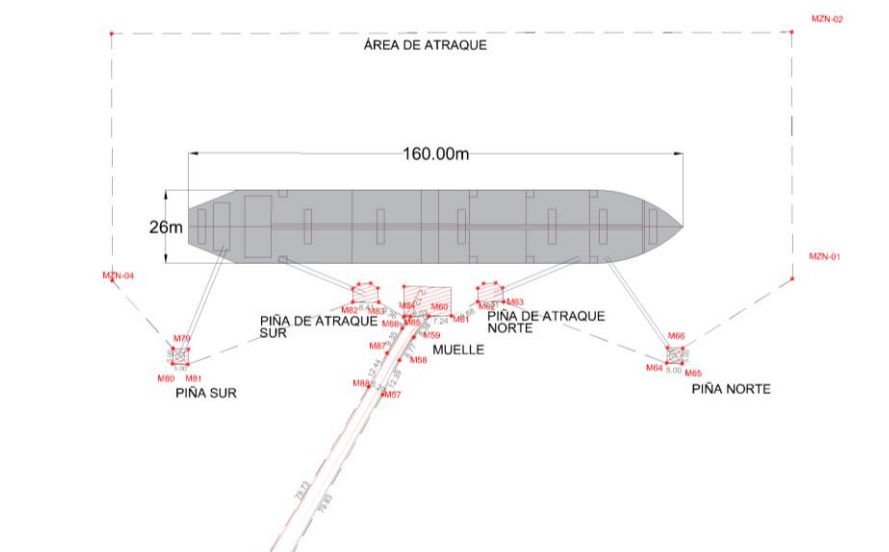
3.3. Área de atraque

El muelle de atraque para buques tanqueros que arriban a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. tiene un largo total de 160 m; un ancho de 26 m y una profundidad al costado de atraque de 11 m.

Tipo de fondo: limos y arcilla.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	25 de 106

Figura 1. Área de atraque



Fuente: Archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

3.4. Muelle

La instalación tiene una sola posición de atraque con una longitud total de 160 m, está compuesta por las siguientes estructuras:

- Una plataforma de operaciones de 15m x 9m con una elevación de 3m MLWS, compuesta por una caseta para operario e instalaciones eléctricas con un transformador con capacidad de 34 Kva, dos monitores de lucha contra incendio, un hidrante. A la plataforma llegan desde tierra dos tubos de 8" para descargue de graneles líquidos tipo hidrocarburos, un tubo de 3" de aire comprimido, un cable eléctrico y un tubo de 8" de agua contra incendio. En la plataforma se encuentran dos bitas de amarre sencillas.
- Dos pías de atraque con su respectiva defensa de 8,5m x 5 m con una elevación de 3m MLWS y una bita de amarre sencilla en cada una.
- Dos pías de amarre de 4mx4m con una elevación de 3m MLWS y una bita de amarre doble en cada una.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	26 de 106

- La distancia entre bitas ubicadas en las piñas de amarre y atraque sur es de 57.02m y la distancia entre las bitas ubicadas en las piñas de amarre y atraque norte es de 56.37m.
- La distancia de las bitas ubicadas en la plataforma es de 12m.
- La distancia de las bitas de atraque y la plataforma es de 14m.

Para el amarre y el atraque del buque el muelle posee lo siguiente:

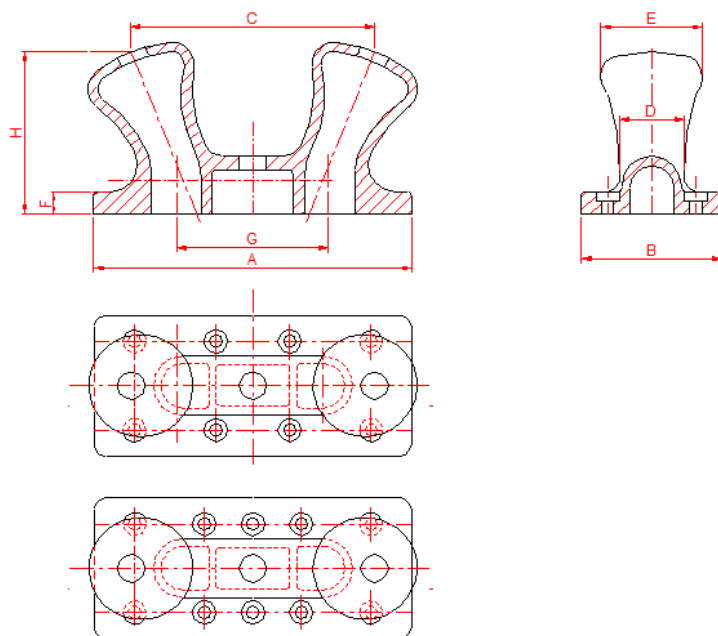
- Dos bitas dobles DBA2 75-100 con las siguientes características:

Tabla 1. Características de las bitas dobles

Pull Tonnage	Type	A	B	C	D	E	F	G	H	Bolt No.
75-100	DBA2-100	1390	635	1200	305	457	83	761	698	10

Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

Figura 2. Bitas Dobles



Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	27 de 106

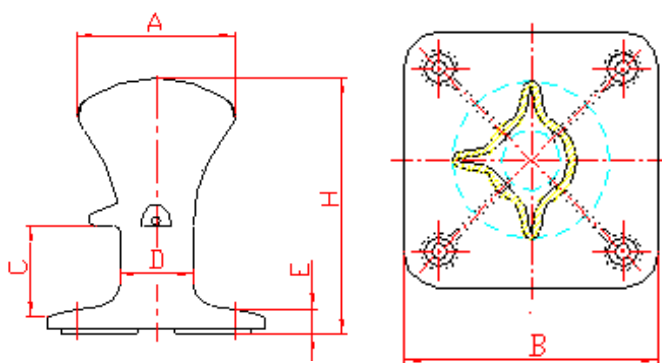
- Cuatro bitas sencillas SBD1 - 80 con las siguientes características:

Tabla 2. Características de las bitas sencillas

Pull Tonnage	Type	A	B	C	D	E	F	G	H	Bolt No.
80-100	SBD1-80	500	910 SQ.	305	300	75	115	56 Dia.	910	4

Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

Figura 3. Bitas Sencillas



Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

- Dos defensas modelo SC1450 con las siguientes características:

Tabla 3. Características del cilindro de las defensas

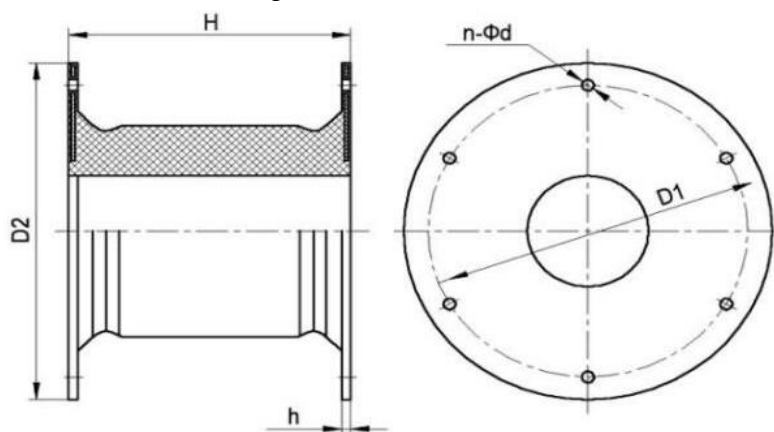
Cilindro de la Defensa	Dimensiones					
	H	D1	D2	h	Bolt Hole	Bolt Size
SC1450	1450 mm	1650 mm	1850 mm	45 mm	6xΦ61	M48

Fuente: archivos Puertos del Caribe xonSociedad Portuaria

- Energía de Absorción: 59.7 Tons-m
- Fuerza de reacción: 93.7 Tons

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	28 de 106

Figura 4. Defensas



Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

Tabla 4. Características del panel de las defensas

Panel frontal de la Defensa SC1450	DIMENSIONES		
	Ancho	Alto	Grosor
	2000 mm	4695 mm	200 mm

Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

Tabla 5. Coordenadas de piñas de atraque y de amarre

Piñas	Norte	Este
Piña de atraque Norte	1632330,6295	842992,5109
Piña de atraque Sur	1632349,5758	842956,9184
Piña de amarre Norte	1632321,1360	843055,0846
Piña de amarre Sur	1632395,7424	842913,6532

Fuente: Archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

- Para control de la velocidad de viento hay un anemómetro.

Plano del muelle (Ver anexo 4. Plano del muelle).

3.5. Ayudas a la navegación

Las ayudas a la navegación instaladas en el canal principal de acceso en la Bahía de Cartagena y en el área marítima de aproximación a la plataforma marina de la

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	29 de 106

Instalación Portuaria están representadas por boyas y un faro localizado en Isla Bruja. El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación de la Bahía de Cartagena y su mantenimiento y operación es responsabilidad de la Dirección General Marítima.

Para las operaciones de acceso y maniobra al muelle, la empresa utiliza la señalización establecida por la Autoridad Marítima (Dimar) en el canal principal de la Bahía, 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 -DIMAR.

La plataforma marina, tiene piñas de atraque y amarre con luces de señalización nocturna. El área de manobras se apoya en la señalización existente, establecida por DIMAR.

3.6. Peligros a la navegación

Realizados todos los análisis de riesgos y de navegación en el canal de acceso para la maniobra de recalada al muelle y dársena de maniobra de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., se concluyó que no existen elementos y accidentes geográficos que representen un posible peligro para la navegación.

Los peligros a la navegación que surjan serán informados a través de la Capitanía de Puerto de Cartagena, Estación San José, CIOH, Señalización Marítima o la Autoridad Marítima Colombiana. En caso de presentarse un peligro a la navegación, la Instalación Portuaria informará de manera inmediata el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Dirección General Marítima indicando su posición geográfica.

Los riesgos asociados con pescadores artesanales y con el tráfico marítimo en la bahía de Cartagena son controlados por el Piloto Práctico en coordinación con la Estación de Tráfico Marítimo de San José.

3.7. Áreas de fondeo

La Instalación Portuaria no contempla áreas de fondeo propias. Hará uso de las zonas de fondeo establecidas por la Autoridad Marítima para la Bahía de Cartagena y se encuentran referenciadas y delimitadas en las cartas de Navegación COL262 y COL264, y demás actos administrativos que la modifiquen, complementen o deroguen.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	30 de 106

3.8. UKC y calado operacional

El calado operacional máximo es de 10m tanto en el área de maniobra como en la zona de atraque.

El UKC mínimo considerado es de 0,3m (1 pie) en la zona de atraque y área de maniobras y atraque de la instalación portuaria con relación a la profundidad real existente en el área.

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

La Instalación Portuaria realiza el programa de mantenimiento e información batimétrica al área otorgada en concesión, siguiendo lo establecido en el contrato de Concesión y la Licencia Ambiental, como parte del control de la profundidad náutica requerida y se enviará a la Señalización Marítima del Caribe y al Servicio Hidrográfico Nacional para su revisión.

Las batimetrías se realizan una (1) vez por semestre.

Los dragados se harán si son requeridos, dependiendo de los resultados de dichas batimetrías.

3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales.

El acceso terrestre se encuentra ubicado en la zona Industrial de Mamonal en el kilómetro 11 sobre la vía que conduce al corregimiento de Pasacaballos, Departamento de Bolívar.

La Instalación Portuaria cuenta con áreas demarcadas especialmente para el acceso y tránsito de personas bajo criterios de accesibilidad y seguridad. Igualmente, posee mecanismos que permiten el control y registro individual de los usuarios. Todo el personal que ingrese y que se encuentre dentro de las instalaciones de la Instalación Portuaria deberá cumplir los procedimientos especificados en el Plan de Protección.

3.11. Patios y bodegas

La Instalación Portuaria no cuenta en sus instalaciones con patios y bodegas, según lo establecido en el Contrato de Concesión 01 de 2017.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	31 de 106

3.12. Instalaciones para el recibo de la carga

Para el recibo de la carga la Instalación Portuaria cuenta con un muelle donde se encuentra un manifold que conecta dos tuberías submarinas de 8" cada una las cuales extienden hasta línea de baja mar. De este punto hacia los tanques de almacenamiento la operación es a cargo de la **Fabrica de Lubricantes**.

3.13. Equipos para operación portuaria

Ver detalle en el Anexo 1. Equipos para atender las naves y los diferentes tipos de carga en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

3.14. Instalaciones de recepción

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no presta el servicio de recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes.

Estos servicios arriba mencionados serán prestados por terceros con licencia de operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Autoridad competente y autorizados por la Instalación Portuaria para dicha actividad. Los operadores portuarios se deben inscribir ante DIMAR como empresas prestadoras de servicios marítimos.

Las operaciones de recepción de residuos de las naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

La solicitud de servicio de recepción de residuos de las naves debe ser presentada a la Instalación Portuaria por el agente marítimo que representa a la nave.

La Instalación Portuaria puede no autorizar el servicio de recepción de residuos de naves cuando el operador portuario, nominado por el agente marítimo, no haya cumplido con el lleno de los requisitos establecidos y/o en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras o de la instalación portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la operación marítima.

Así mismo, no se autoriza el servicio de recepción de residuos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos), salvo que cuente con la autorización respectiva de la autoridad competente.

Todos los servicios de recepción de residuos de las naves deben prestarse vía marítima, por lo cual el operador designado por el Agente Marítimo debe contar con los equipos adecuados como son barcazas y remolcadores.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	32 de 106

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

4.1. Horarios

4.1.1. Horario de atención al público

El horario de atención al público es de lunes a viernes de 07:00 a 16:30 horas.

4.1.2. Horario de trabajo

La Instalación Portuaria está disponible para prestar servicios marítimos durante las 24 horas del día, 365 días al año, de acuerdo con la demanda del servicio y cumplimiento por parte de los usuarios de los requisitos previstos por el terminal.

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

Los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestados por operadores portuarios avalados por la autoridad competente e inscrita ante la Instalación Portuaria, quienes deberán cumplir los requisitos establecidos por la ley.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

El operador portuario autorizado para prestar servicios de suministro de combustibles y/o recepción de lastres, basuras y desechos de las naves debe:

- Registrar ante la Instalación Portuaria todos los equipos, trátase de remolcadores, barcasas y cualquier otro equipo necesario que se proponga utilizar en la prestación de sus servicios. Además, debe presentar todos los certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento exigido, correspondientes a estos.
- Además, debe entregar a la Instalación Portuaria los documentos que se requieran por parte de autoridades para este tipo de actividades, para proceder al estudio de la autorización de su solicitud en la instalación portuaria.
- Los operadores portuarios nominados por el agente marítimo para el suministro de combustible y/o recepción de lastres, basuras y desechos de las naves deben tener al día al momento de la solicitud y prestación del servicio:
 - Resoluciones, licencias, certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento de su empresa exigido por la Instalación Portuaria para el registro y autorización como operador.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	33 de 106

- Certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento del equipo, ya sea remolcadores, planchones, gabarras y otros equipos que utilice para la prestación del servicio.

Si el equipo a utilizar para la prestación del servicio de suministro de combustible y/o recepción de lastres, basuras y desechos de naves pertenece a un tercero, el operador portuario que solicite la inscripción del equipo debe anexar certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio del propietario expedido dentro de los dos meses anteriores a la solicitud y la autorización para su uso, firmada por el representante legal, indicando si la misma es de carácter permanente o específica para una sola operación.

4.4. Protocolo de verificación de información y documentos

La Instalación Portuaria se abstendrá de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente.

La fecha y hora que se tiene en cuenta para recibo de los documentos es aquella en la cual la Instalación Portuaria los acepta a satisfacción.

4.5. Servicios generales:

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

La dársena de maniobra (área de maniobras) está definida en el Contrato de Concesión Portuaria N°01 del 2017 otorgado por la Agencia Nacional de Infraestructura.

Puertos del Caribe de Colombia Sociedad Portuaria S.A. supervisa y ejerce la vigilancia del área y controla el acceso de las embarcaciones y personas a la misma, en aras de garantizar la seguridad y el normal desarrollo de las operaciones de atraque, operación de descargue y zarpe del buque tanque.

En caso de requerirse, solicita el apoyo de la Estación de Guardacostas Cartagena para mantener las condiciones seguras para las operaciones del buque tanque.

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

Los servicios de control de las operaciones portuarias y marítima se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	34 de 106

4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

El control de la vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto incluye:

- Un vigilante de 24 horas en la plataforma marina, un vigilante 24 horas en la garita de control de acceso a la IP las 24 horas y un oficial de protección de la Instalación Portuaria.
- CCTV: circuito cerrado de televisión.
- Sistema de control de acceso.
- Una embarcación que presta seguridad al área de conexión, esto lo hace realizando patrullajes aleatorios al área e informando inmediatamente a la IP y a Guarda Costa si observa novedades.

Otras medidas se encuentran detalladas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A cuenta con sistema de iluminación en la plataforma marina que le permiten ejecutar operaciones nocturnas con total seguridad.

Cuenta con 8 postes metálicos para luminaria de 2" de diámetro, 3,34 m de altura y lámparas tipo "STANCHION MOUNTING ", su distribución y ubicación se encuentran detallados en el Plan de Protección.

4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal

La Instalación Portuaria cuenta con instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos, basuras y productos contaminantes, los cuales se encuentran registradas en el documento Manejo y Disposición de Desechos de la Instalación Portuaria, además cuenta con los permisos correspondientes de las autoridades ambientales para el manejo y disposición final de los residuos.

Para el manejo de basuras se tienen instaladas estaciones de recepción, en la plataforma marina, consistentes en tanques debidamente marcados para depositar las basuras en forma clasificada; periódicamente estas basuras son retiradas por el consorcio distrital de aseo, al cual le corresponde la zona industrial de Mamonal.

La Instalación Portuaria mantiene en todo momento la limpieza de las zonas de operación y velar por el cuidado del entorno de este.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	35 de 106

4.6. Servicios a la nave:

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño

La siguiente tabla indica las características principales de los buques que se tomaron como referencia para el diseño de la instalación portuaria.

Tabla 6. Buque de Diseño

Características	Menor Tamaño	Mayor Tamaño
Peso Muerto DWT	10.000	20.000
Eslora (mts)	127	160
Eslora Entreperpendiculares	121	150
Manga (mts)	20,8	26
Calado (mts)	8	10
Puntal	4,3	5,16
Lastre (tons)	4564	8.394
Capacidad de carga (m ³)	12.798	20.000

Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

4.6.2. Servicio de practicaaje

Toda nave de bandera extranjera o nacional 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 Muelle de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento en el área de atraque de la instalación portuaria.

Este servicio debe ser prestado por empresas que cumplan los requisitos establecidos ante las autoridades nacionales competentes y los establecidos por la Instalación Portuaria conforme a la especialidad del terminal portuario.

En Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A, el practicaaje para toda maniobra es de uso obligatorio. Para el atraque la Agencia Marítima debe informar al terminal la hora de arribo a la boya de mar de la motonave, dependiendo de las condiciones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el Agente Marítimo en coordinación con el Supervisor Mantenimiento y de Operaciones Marinas de la Instalación Portuaria, determinarán la hora de prestación del servicio.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	36 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

Para el arribo al Puerto el Piloto Práctico abordara la nave en la Boya de mar y desembarcara en el muelle de la Instalación Portuaria vía marítima una vez el buque quede debidamente asegurado.

Una vez finalizada las operaciones de descargue del buque y hechas las siguientes verificaciones:

- Se verifican niveles en los tanques del buque.
- Se liquidan cantidades en los tanques de tierra.
- Si la diferencia es mayor a - 0.5% según el Bill of Lading se solicita al buque que complete cantidades.
- Si no se completan las cantidades se realiza Carta de Protesta.
- Se firman documentos (tarja, estado de hecho, protestas, tiempos del barco, productividad) para el zarpe del buque.
- Se verifica la desconexión de mangueras.
- Se autoriza que el buque pueda zarpar.

Para el zarpe, el Supervisor Mantenimiento y de Operaciones Marinas de la Instalación Portuaria hace la coordinación con la Agencia Marítima de la hora de la prestación del servicio. El Piloto Práctico aborda el buque vía marítima en el muelle de la Instalación Portuaria y desembarcara en la Boya de mar.

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

4.6.3. Servicio de remolcador

Toda nave con tonelaje de registro bruto superior a dos mil (2.000) está obligada a utilizar el servicio de remolcador de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Marítima. Las naves con tonelaje de Registro Bruto igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas, pueden realizar maniobras sin el uso del servicio de remolque, salvo que la Autoridad Marítima, el Piloto Práctico, Capitán de la motonave o la Instalación Portuaria consideren lo contrario, tomando en cuenta la posición de atraque, características técnicas de la nave, condiciones meteorológicas y de seguridad en el momento de la maniobra.

Para las naves que transportan hidrocarburos y sus derivados el uso de remolcador es obligatorio y es la Autoridad Marítima quien lo regula. La resolución 0138 del

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	37 de 106

2005 de la Dirección General Marítima donde se especifica la capacidad para el Puerto de Cartagena en Toneladas de Bollar Pull (TPB) para un buque tanquero de 160 metros de eslora.

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

El procedimiento para el servicio de remolcador es contratado por la Agencia Marítima que representa el buque. El piloto práctico coordina directamente con la empresa dueña de los remolcadores la asistencia y el número de remolcadores para la maniobra que se vaya a ejecutar. El número de remolcadores mínimo para asistir en la maniobra en la plataforma marítima de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A es de por lo menos uno (01), en caso de requerirse más de un remolcador, es potestad del Capitán y del Piloto Práctico.

4.6.4. Amarre y desamarre de buques

El servicio de amarre y desamarre es solicitado y contratado por la Agencia Marítima que representa el buque y asisten al Piloto en las maniobras de atraque y desatraque. Las empresas de Pilotos Prácticos ofrecen el servicio de amarradores.

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

4.6.5. Muellaje

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

Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se regirá de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de

Eliminado: negociación

Eliminado: marítima

Eliminado: demás

Eliminado: ámbito

Eliminado: regira

Eliminado: Código

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	38 de 106

Comercio si se trata de regular actividades mercantiles (**Artículo** 1455 y complementarios) y a las **demás** normas que le sean aplicables.

Eliminado: Artículo

Eliminado: demás

Periodos de Estadía de las Motonaves

a) Periodo de Estadía en Puerto

El período de estadía en el puerto se establecerá por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el piloto práctico aborde la nave para entrarla al puerto y la fecha y hora en que el piloto práctico deja la nave cuando sale del puerto.

La estadía de las naves con TRB menor de 200 toneladas se establecerá con base en el reporte de la nave al pasar por la boya de mar.

b) Periodo de Estadía en Muelle

El período de estadía de la nave o artefacto naval, en muelle se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle, hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo.

La movilización de una embarcación de un muelle de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente, implica la iniciación de un nuevo período a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.

Responsabilidad del armador o propietario de los artefactos navales y naves a que se les preste el servicio de muellaje.

La autoridad marítimas de acuerdo con las competencias que le otorga el decreto 2324 de 1984 establecera las responsabilidades del armador o propietario de la nave u artefacto naval de los daños ocasionados a las instalaciones portuarias con ocasión de la ejecución de las maniobras de atraque y zarpe de la nave u artefacto naval así como de los daños causados durante la estadía en el terminal. Por el solo hecho de atracar en el terminal portuario objeto de la presente regulación, el armador y/o propietario de la nave aceptan indemnizar de manera integral a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., por todos los daños y perjuicios causados de conformidad con la legislación colombiana y la decisión judicial o administrativa emitida por la Autoridad Marítima.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	39 de 106

4.6.6. Apertura de escotilla

La apertura de escotillas es responsabilidad de la tripulación del buque tanque y se seguirán los protocolos establecidos por el Capitán, recomendaciones de la industria y/o Armador del buque.

La apertura tiene como finalidad la de realizar la medición de los tanques para calcular cantidades y volúmenes y para obtener muestras para su análisis en laboratorio de las propiedades fisicoquímicas del producto.

La medición y muestreo se puede hacer manualmente o por sistemas automáticos conforme a procedimientos apropiados para el tipo de buque. Los equipos o sistemas de medición manuales y/o automáticos deben contar con su respectivo certificado de calibración vigente.

Si se realiza manualmente la medición y muestreo procede la apertura de la escotilla por parte del personal del buque, en compañía del personal encargado de esta actividad por parte de la Instalación Portuaria.

Si se realiza la medición y muestreo por sistemas automáticos no se requiere la apertura de escotillas.

4.6.7. Apertura y cierre de **válvulas** del buque

Eliminado: válvulas

Alistamiento del buque: Por tratarse de buques con carga a líquida a granel, esta es descargada por tubería del buque donde se conectan los brazos de cargue o mangueras, las tuberías del buque terminan en las válvulas que se mantienen cerradas hasta que se conecten las mangueras, y son abiertas solamente por el personal del buque cuando se hayan acordado las condiciones del bombeo. Por regla general, las operaciones de cargue o descargue deberán hacerse estando la nave atracada. Al término de la maniobra de atraque los buques deben tener las escotillas o las válvulas de descarga marcadas y la carga lista para las operaciones de descargue.

Responsabilidad por apertura y cierre de válvulas del buque.

La apertura de las válvulas solo se realizará cuando se hayan conectado las mangueras y se hayan acordado las condiciones del bombeo con el Operador Portuario que realice esta actividad (Buque u Operador Portuario). El Operador Portuario responderá directamente ante la Sociedad Portuaria, nave, agente marítimo, armador, por los daños que se ocasionen a la nave, la carga, la instalación portuaria y a su personal o a terceros por la actividad de cierre y apertura de escotillas o válvulas conforme con la decisión que emita la autoridad competente. Para efectos de la reparación del daño, el operador portuario deberá indemnizar al

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	40 de 106

afectado o afectados de manera integral de conformidad con las normas civiles y comerciales colombianas y dentro del alcance establecido en la decisión judicial emitida por la autoridad competente.

4.6.8. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

Se utilizan 2 mangueras de 6" para conectar el manifold del buque con el manifold de la plataforma marina. Se inspeccionan las mangueras antes de usarlas para detectar torceduras, abultamientos o cualquier otro defecto que no garanticen una operación segura. Se debe verificar que las mangueras tengan la fecha y presión de la última prueba hidrostática.

Las mangueras se retiran de servicio cada 5 años o siguiendo las instrucciones del fabricante.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no utiliza grúas, plumas o aparejos, es obligación del Capitán de la nave ordenar a su tripulación la verificación del estado de winches, plumas y aparejos del buque, colocar suficiente iluminación en la noche, y disponer durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes requeridos para coordinar con el operador portuario las operaciones de cargue o descargue. De todas formas no se iniciará la operación, sino se cumplen estas formalidades.

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

Estos servicios también pueden ser prestados a las Naves, por Operadores Portuarios autorizados y registrados por la Superintendencia de Puertos y Transporte e inscritos en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y con el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por Puertos del Caribe y los lineamientos descritos en el presente reglamento.

Responsabilidad por acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.

El operador portuario o el propietario y/o el armador, agente o dependiente de éstos, que adelante actividades de acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos, serán responsables, conforme con la decisión judicial emitida por autoridad competente, por los daños derivados de la ejecución de dicha actividad y de los daños que sean causados por los equipos acondicionados en indebida forma o incumpliendo con los estándares de calidad exigidos por el fabricante, las normas técnicas colombianas, la reglamentación que emita la autoridad marítima colombiana o la autoridad de inspección vigilancia y control colombiana en materia portuaria o Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., que sean causados a la carga, a la nave, a las instalaciones portuarias o a terceros y sus instalaciones.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	41 de 106

4.6.9. Reparaciones menores

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no presta servicio de reparaciones menores. En caso de requerirse por parte de la nave o el Agente Marítimo, el personal o empresa designada debe cumplir con todos los requisitos legales, de la Autoridad Marítima y de la Instalación Portuaria.

Los trabajos de mantenimiento en la cubierta y/o casco de la nave deberán ser autorizados por la Capitanía de Puerto y la Instalación Portuaria. Estos deberán ser ejecutados por empresas debidamente autorizadas por la DIMAR y ostentar la calidad de operadores portuarios.

Los trabajos de reparación en áreas descubiertas del buque que impliquen actividades en caliente están prohibidos realizarlos.

4.6.10. Aprovevisionamiento y usería

Estos servicios son prestados a las Naves, por Operadores Portuarios autorizados y registrados por la Superintendencia de Puertos y Transporte e inscritos en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y con el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la Instalacion Portuaria y los lineamientos descritos en el presente reglamento.

La entrega de todo material, elementos o provisiones que el operador portuario entregue al buque debe informarse a la Policía Antinarcóticos y solicitar por escrito la respectiva inspección, si por alguna razón este servicio no es prestado al operador portuario, este tiene la obligación de presentar a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. un documento donde se evidencie la solicitud de inspección y adicionalmente tanto el Operador Portuario y Agente Marítimo firmaran un acta de responsabilidad donde manifiesta expresamente que el material, elementos o provisiones se encuentra libre de productos declarados ilegales.

Responsabilidad por aprovisionamiento y usería

El operador portuario que preste servicios de aprovisionamiento y usería responderá integralmente por todos los daños y perjuicios ocasionados a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. con ocasión de la violación del presente reglamento o de la introducción a las naves a través de la instalación portuaria, sustancias o materiales ilícitos o prohibidos en ejecución de la actividad de aprovisionamiento y usería.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	42 de 106

4.6.11. Recibo y/o suministro de lastre

Las naves que por razones de la operación requieran tomar o verter agua de lastre están en la obligación de cumplir la reglamentación nacional e internacional que regula esta materia.

Las leyes vigentes en la República de Colombia, prohíbe contaminar los puertos, los fondeaderos y/o aguas territoriales del país. Colombia es signataria de la convención MARPOL y por lo tanto, todo buque que arribe a las instalaciones portuarias de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria deberá cumplir estrictamente con las normas vigentes aplicables.

Solo se permite descargar al Mar Laster Segregado que haya sido intercambiado en Mar abierto de acuerdo con los parametros de la Resolucion OMI A.868. Mediante la resolución 477 de 2012 de la Dirección General Marítima 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. El control de esta actividad lo ejerce la Autoridad Maritima Colombiana, a través de los inspectores para la prevencion de la Contaminacion marina y fluvial

Puertos del Caribe sociedad Portuaria S.A. no presta este tipo de servicios y los procedimientos para la toma y descarga de lastre son los que establece la autoridad marítima.

Tanto el armador y/o propietario de la nave, como el operador portuario que preste los servicios aquí mencionados estarán en la obligación de cumplir con las ordenes que le imparte la autoridad marítima y/o Puertos del Caribe Sociedad Portuaria en cumplimiento de la normatividad vigente en materia de gestión de agua de lastre y sedimentos abordó.

El no cumplimiento de los controles de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. o de las normas que reglamentan la materia será informada por escrito a la autoridad marítima.

Responsabilidad por recibo y/o suministro de lastre

La autoridad marítima de acuerdo con las competencias que le otorga el decreto 2324 de 1984 establecera las responsabilidades del armador o propietario de nave y/o el operador portuario que adelante y/o preste el servicio de recibo o suministro de lastre, por los daños en general y en especial por los daños ambientales ocasionados a la instalación portuaria y su personal, la nave y su personal, la carga,

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	43 de 106

y en general a terceros afectados, que se ocasionen durante o con ocasión a la ejecución de dicha actividad. Así mismo, la autoridad competente determinara las indemnizaciones a favor de los afectados.

4.6.12. Suministro de combustible

La Terminal no presta servicio de suministro de combustible a motonaves. El Agente Marítimo designa a un Operador Portuario autorizado por la Autoridades Colombianas como Empresa Prestadora de Servicios Marítimos e inscrito en la Instalación Portuaria.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. facilita las instalaciones para el suministro de combustible cuyo servicio es contratado directamente por la naviera con operadores portuarios autorizados e inscritos en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

El Capitán o propietario de la nave y el operador portuario deben responder a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria, por los costos de limpieza y descontaminación en que incurra por derrames producidos en el suministro de combustible.

De acuerdo con las leyes vigentes en la República de Colombia, está prohibido contaminar los puertos, los fondeaderos y/o aguas territoriales del país. Colombia es signataria de la convención MARPOL y por lo tanto, todo buque que arribe a las instalaciones portuarias de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. deberá cumplir estrictamente con las normas vigentes aplicables.

Cuando se presenten escapes de líquidos inflamables de una nave cargando o descargando en el Terminal Portuario, el capitán debe informar de inmediato a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y a la capitanía de Puerto. 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 portuaria.

La Agencia Marítima para solicitar este servicio debe informar, por escrito al Terminal, con 24 horas de anticipación, lo siguiente:

- Cantidad de combustible en toneladas.
- Tipo de combustibles a recibir (Diesel, Fuel Oil).
- Nombre del operador portuario que suministra el combustible.
- Nombre del remolcador.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	44 de 106

- Nombre de la barcaza.

Igualmente, el Agente Marítimo debe informar el nombre del inspector de control y prevención de la contaminación designado por la Capitanía de Puerto quien verificar que se cumplan los protocolos de seguridad y control de contaminación para esta actividad.

El operador portuario que suministra el combustible debe presentar su plan de contingencia y procedimiento en caso de derrame para que la Terminal verifique que está en concordancia con el plan de la Terminal.

Para el proceso de suministro la barcaza y el remolcador se comunican con la Terminal informando la hora de arribo para la entrega del combustible. La Terminal en coordinación con el buque establecen posición de la barcaza para su respectivo amarre al costado de babor del buque. Una vez amarrada la barcaza y en presencia del representante del buque, de la barcaza, el inspector de control y prevención de la contaminación y un representante de la Terminal, verifican la conexión de mangueras para el respectivo bombeo del producto hacia los tanques del buque.

Tanto el armador y/o propietario del artefacto naval (suministro de combustible con barcaza), como el operador portuario que preste los servicios aquí mencionados, estarán en la obligación de cumplir con las ordenes que le imparte la autoridad marítima, la autoridad nacional o local en materia de combustibles y/o Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. También deberán cumplir con la normatividad vigente en materia de suministro de combustibles a las naves en terminales portuarios. El no cumplimiento de los controles de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. o de las normas que reglamentan la materia será informada por escrito a la autoridad marítima.

Responsabilidad por suministro de combustibles

La autoridad marítimas de acuerdo con las competencias que le otorga el decreto 2324 de 1984 establecera las responsabilidades del operador portuario o armador o propietario de artefacto naval que preste el servicio de suministro de combustibles, por todos los daños y perjuicios ocasionados a la instalación portuaria y su personal, la nave y su personal, la carga, y en general a terceros afectados así como de daños ambientales a particulares y a la Nación, durante o con ocasión a la ejecución de dicha actividad. Así mismo, la autoridad competente determinara las indemnizaciones a favor de los afectados.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	45 de 106

4.6.13. Servicios de lancha

La Instalación Portuaria cuenta con servicio de lancha para desarrollar las actividades propias durante las operaciones en la plataforma marítima.

Los demás usuarios como Piloto Práctico y Agente Marítimo etc. harán uso de sus propias lanchas o de terceros que presten este servicio. Estos servicios pueden ser prestados a las Naves, por Operadores Portuarios autorizados y registrados por la Superintendencia de Puertos y Transporte e inscritos en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y con el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y los lineamientos descritos en el presente reglamento.

Responsabilidad por la prestación de los servicios de lancha

La autoridad competente determinara las responsabilidades del operador portuario que durante la prestación del servicio de lancha ocasionen daños a las instalaciones portuarias o a su personal. Así mismo, la autoridad competente determinara las indemnizaciones a favor de los afectados.

4.6.14. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no presta el servicio de recepción de desechos líquidos y vertimientos. Sin embargo, permite 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.

Estos servicios arriba mencionados serán prestados por terceros con licencia de operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Autoridad competente. Además, los operadores portuarios se deben inscribir ante DIMAR como empresas prestadoras de servicios marítimos y autorizados por Instalación Portuaria para dicha actividad.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A vela por el manejo integrado de los residuos líquidos generados por los buques tanque, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78 en lo referente a la implementación de instalaciones de recepción, subcontratación/autorización para que los prestadores de servicios portuarios de recepción y disposición final de desechos adelanten estas actividades, con el propósito de prevenir la contaminación del medio marino.

De igual manera, los procedimientos de los operadores portuarios para la prestación de estos servicios deben estar alineados con los formatos y estipulaciones de la Circular OMI MEPC 1/Cir.834.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	46 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

Prestación del servicio:

Para la prestación de los servicios de, recibo de lastre, recepción de desechos líquidos y vertimientos y recepción de Desechos Sólidos, los operadores portuarios deben:

- Registrar ante Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. todos los equipos, trátase de remolcadores, planchones, gabarras y/o cualquier otro equipo necesario que se proponga utilizar en la prestación de los servicios, con la presentación de las respectivas pólizas, certificados, permisos legales y cualquier otro documento que se requiera referente a esos equipos.
- Presentar todos los documentos que sean requerido directamente o a través de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. por parte de las autoridades que regulan la actividad, dentro de los cuales pueden encontrarse resoluciones y licencias ambientales.
- Si los equipos utilizados corresponden a un tercero el Operador Portuario que solicita el registro ante Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. deberá anexar la documentación legal pertinente de la empresa que contrata y hacer la solicitud por escrito para el uso de esos equipos.
- La agencia marítima con 24 horas de anticipación informará, nombre de la empresa, embarcación que prestará el servicio, fecha y hora de la prestación del servicio, utilizando el Formato Normalizado de Notificación Previa para la Entrega de Desechos en las instalaciones portuarias.
- El operador portuario deberá enviar la siguiente documentación a la terminal:
 - Matrícula o documento de identificación de la embarcación, expedido por la autoridad competente.
 - Permisos de transporte, manipulación y disposición final expedido por la autoridad.
 - Póliza de responsabilidad civil.
 - Plan de contingencia.

Solicitud y autorización del servicio.

La solicitud del servicio de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas debe ser presentada a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. por el Agente Marítimo que represente la nave, la solicitud debe hacerse en los términos establecidos en el presente Reglamento para el anuncio de la nave.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no autoriza y/o puede interrumpir el servicio solicitado cuando:

- El operador Portuario no haya cumplido todos los requisitos establecido en el presente reglamento.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	47 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

- Cuando por razones de la operación la prestación del servicio constituya un riesgo.
- Cuando afecte la programación de arribo de buques.
- Cuando el Operador Portuario no cuente con los equipos idóneos para prestar el servicio.
- Cuando el Operador Portuario no cuente con los equipos de control de emergencia.
- El estado del tiempo y las condiciones climáticas adversas pongan en peligro la operación.
- Cuando el equipo, accesorio y demás elementos necesarios para la operación no estén completos, no estén certificados, presenten deterioros o condiciones subestándares.
- Cuando el personal involucrado en la maniobra no disponga o no esté utilizando los elementos de protección personal requeridos para el servicio.
- Cuando la gabarra o barcaza no tenga las defensas, cabos, pestañas suficientes o estén deterioradas.

Responsabilidades y control del servicio.

- a) Comunicaciones: Antes, durante y hasta finalizar la operación de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, el operador portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.
- b) El responsable de la embarcación debe informar con suficiente antelación su aproximación a la instalación portuaria para activar los protocolos de PBIP.
- c) Evaluación de Riesgos: Antes de iniciar el servicio de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, el operador portuario en coordinación con Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de las operaciones, debe tener alcance sobre todos los riesgos operacionales y establecer los controles respectivos para evitarlo.
- d) Peritazgo: Todas las operaciones de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, deben estar asistidas por un perito designado por la Capitanía de Puerto de Cartagena, el cual debe permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación.
- e) Certificación del producto entregado: El Operador Portuario debe reportar a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. al final del servicio mediante documento escrito la cantidad de producto entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el Capitán de la Nave.
- f) Controles: Durante las operaciones de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de la nave el Operador Portuario debe cumplir lo siguiente:
 - El operador y el personal designado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	48 de 106

- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones.
- En caso de necesitar herramientas manuales para la desconexión de los equipos, estas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- Al finalizar el servicio se deben desconectar correctamente todos los equipos realizando una inspección final de tal manera que se evite derrames de producto al cuerpo de agua.
- Para las áreas próximas a la operación de bombeo y recepción de combustible el Operador Portuario debe garantizar que sus equipos sean a prueba de explosión.
- Se debe cumplir con las directrices técnicas para el manejo de transferencia de carga que figuran en el International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).

Mantener actualizado y socializado por los que intervienen en la operación, el Plan de Contingencia.

4.6.15. Recepción de desechos sólidos

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no presta el servicio de recepción de desechos sólidos. Sin embargo, permite 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.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A vela por el manejo integrado de los residuos sólidos generados por los buques tanque, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78 en lo referente a la implementación de instalaciones de recepción, subcontratación/autorización para que los prestadores de servicios portuarios de recepción y disposición final de desechos adelanten estas actividades, con el propósito de prevenir la contaminación del medio marino.

Para este servicio se aplica lo establecido en el artículo 4.6.14. Del presente reglamento.

4.6.16. Servicio de vigilancia

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A cuenta con plan de vigilancia de sus instalaciones que hace parte integral de Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Véase en detalle en el numeral 4.5.3.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	49 de 106

Para la seguridad de la Instalación Portuaria, Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. cuenta con un sistema de vigilancia conformado por:

- Vigilancia privada contratada con una empresa avalada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada para la prestación del servicio, y guardas de seguridad entrenados en el curso OMI 3.24.
- Las Naves y/o Agencias Marítimas que la representan, están obligadas por su cuenta y costo contratar el servicio de vigilancia a bordo del buque con dos guardas de seguridad a través de una empresa avalada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada para la prestación del servicio, y entrenados en el curso OMI 3.24, siendo un requisito indispensable para el arribo de naves a Puertos del Caribe.

4.6.17. Servicios públicos

4.6.17.1. Suministro de agua potable

La Instalación Portuaria no presta el servicio de suministro de agua potable. Si un buque o artefacto naval requiere el suministro de agua potable en la terminal, debe solicitarlo a su agente marítimo, quien gestionará la consecución del mismo con el respectivo operador portuario e informará sobre ello a la Terminal con mínimo 24 horas de anticipación para obtener su autorización.

4.6.17.2. Electricidad

La Instalación Portuaria no presta el servicio de suministro de energía.

4.6.18. Fumigaciones

Este servicio es prestado a las Naves, por Operadores Portuarios o por empresas especializadas y autorizadas por las Autoridades Colombianas y debidamente registradas en la Instalación Portuaria, y con el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por Puertos del Caribe Sociedad Portuaria.

Responsabilidad por el servicio de fumigación.

El operador portuario o armador o propietario de la nave que adelante las actividades de fumigación será responsable por todos los daños ocasionados a la instalación portuaria y su personal, la nave y su personal, la carga, y en general a terceros afectados así como de daños ambientales a particulares y a la Nación, durante o con ocasión a la ejecución de dicha actividad. El operador portuario o armador o propietario de la nave deberá indemnizar a los afectados de manera integral conforme con lo establecido en la legislación civil y comercial colombiana.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	50 de 106

4.6.19. Alquiler de equipos y aparejos

La Instalación Portuaria cuenta con equipo propio para la manipulación y control de las cargas manejadas dentro del terminal. De requerirse equipo y aparejos adicionales estos serán proporcionados por un operador portuario o empresas autorizadas para tal fin y registrados e inscritos en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria y con el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la Instalación Portuaria.

Responsabilidad por el servicio de alquiler de equipos y aparejos

El operador portuario que preste el servicio de alquiler de equipos y aparejos será responsable por todos los daños ocasionados a la instalación portuaria y su personal, la nave y su personal, la carga, y en general a terceros afectados así como de daños ambientales a particulares y a la Nación, durante o con ocasión a la ejecución de actividades relacionadas con los equipos suministrados. El operador portuario o armador o propietario de la nave deberá indemnizar a los afectados de manera integral conforme con lo establecido en la legislación civil y comercial colombiana.

4.7. Servicios a los pasajeros

4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros.

La terminal no presta el servicio a pasajeros.

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

En la Instalación Portuaria no se realiza cargue y descargue de equipajes, así como de vehículos en régimen de pasaje.

4.8. Servicios a la carga

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., presta servicios de cargue y descargue de líquidos de manera directa mediante la utilización de mangueras que son conectadas al manifold del buque y son transportadas desde o hacia los tanques de almacenamiento de clientes por operadores portuarios autorizados.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	51 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías

La operación portuaria consiste en la transferencia de carga líquida a través de tuberías, mangueras de cargue, desde el buque y/o barcaza hacia los tanques de almacenamiento de los clientes ubicados dentro de la Fabrica de Lubricante Mobil, y las actividades complementarias requeridas como son las toma de muestra de la carga, inspección, conexión y desconexión de mangueras, soplado de líneas y todas las actividades inherentes a un terminal marítimo especializado en el cargue y descargue de graneles líquidos.

La manipulación de la carga líquida se hará con los equipos correspondientes y las medidas de seguridad adecuadas para el manejo de los productos de acuerdo a la ficha técnica de cada uno de ellos y realizado únicamente por el Operador Portuario autorizado para ello y se ajustara siempre a las normas de seguridad integral de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria. No obstante, en todos los casos el operador portuario a cargo de la manipulación de la carga es responsable por la operación, integridad de las personas y bienes involucrados.

Las cantidades recibidas son establecidas por las mediciones realizadas en tanques de buque o barcaza y tanques de tierra, las diferencias que se puedan presentar por cantidad o calidad son aclaradas por el operador portuario, el capitán del buque, el terminal del cliente y el inspector independiente nombrado por las partes.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria garantiza y exige a su personal el uso de mangueras y acoples adecuados y en buen estado para las operaciones de descargue de líquidos a granel. Las mangueras deben tener los certificados de pruebas hidrostáticas vigentes que garanticen la seguridad en el manejo de la carga. Toda manguera, tubería utilizado para las operaciones de cargue y descargue debe tener y cumplir con un plan de mantenimiento de tal manera que se garantice la seguridad de la carga, de los equipos e infraestructura durante las operaciones,

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria, se reservara el derecho de autorizar o no, una operación cuando considere que alguno de los equipos pone en riesgos a las personas, medio ambiente, infraestructura y operaciones portuarias, sin perjuicio por las demoras que esto puede generar.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A realiza transporte de graneles líquidos tipo hidrocarburos desde el buque hasta los tanques de almacenamiento de la Fabrica de Lubricantes Mobil, con tuberías submarinas de 8" de diámetro.

El inicio de bombeo de producto será coordinado por el Loading Máster y el primer oficial del buque o su delegado, el cual se iniciara con presiones bajas, que irán aumentando progresivamente hasta llegar a las presiones adecuadas y eficientes

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	52 de 106

para la operación, manteniendo siempre informado al personal a cargo de las Operaciones de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

La presencia de personal supervisando las válvulas de tierras y buque según el caso y presiones permanentemente es indispensable y de obligatorio cumplimiento desde el inicio hasta el final de la operación, y este debe estar dotado de radios de comunicación adecuados y seguros que permitan dar aviso inmediato a cualquier situación insegura al personal a cargo de las Operaciones de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria, al Loading Máster, quienes a su vez informaran al buque cuando sea necesario.

4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo

En la Instalación Portuaria se realiza descargue del buque tanque de graneles líquidos tipo hidrocarburos de importación. No se manipulan cargas de Exportación o Transbordo.

4.8.3. Estiba /Desestiba

La actividad principal de la Instalación Portuaria consiste en la desestiba de graneles líquidos tipo hidrocarburos de importación que traen los buques que arriban a la plataforma marítima.

En el Proceso de descargue de Producto en Puerto SP.1:01, se encuentran los pasos a seguir para realizar la desestiba del tanquero de forma eficiente y segura.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

La Instalación Portuaria antes de autorizar iniciar operaciones de descargue realiza lo siguiente:

- Toma de muestras a todos los tanques a ser descargados.
- Identifica producto y tanque donde se obtuvo la muestra.
- Envía las muestras al laboratorio.
- Obtener VoBo del laboratorio.
- Si el producto se encuentra fuera de especificaciones, se repite la toma de muestra y se envía nuevamente a laboratorio.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	53 de 106

- Si el laboratorio confirma que el producto continúa fuera de especificaciones, se consulta con Jefe de Laboratorio de Control de Calidad la acción a seguir.
- Se realiza Carta de Protesta al buque y se autoriza el descargue.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

La inspección del producto se realiza en las instalaciones de la Fabrica de Lubricantes de Mobil, no es una actividad propia de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja

Antes de iniciar Operaciones de descargue se deben realizar lo siguiente:

- Verificar Trimado y escora del buque.
- Obtener factores de corrección.
- En compañía del Capitán y/o Primer Oficial liquidar cantidades abordo a 60°F.
- Verificar volúmenes con los del Puerto de embarque.
- Si la variación en volumen no supera el +/- 0.5% el Loading Master firma el Bill of Lading.
- Si la variación es mayor al +/- 0.5% se realiza Carta de Protesta al buque.
- Al finalizar descargue se verifica niveles en los tanques del buque.
- Se liquida cantidades en los tanques de tierra.
- Si la diferencia es mayor a - 0.5% según el Bill of Lading se solicita al buque que complete cantidades.
- Si no se completan las cantidades se realiza Carta de Protesta.
- Por las condiciones físicas del producto y por ser carga a granel liquida no aplica Trincado.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	54 de 106

4.8.7. Manejo y reubicación

Por las características de la operación (bombeo por tuberías) y el tipo de carga (gráneles líquidos), teniendo en cuenta que Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no almacena, maneja o ubica carga, este artículo no es aplicable.

4.8.8. Servicio a los contenedores.

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. es una instalación portuaria especializada en la atención de buques tanqueros y barcasas para el cargue y descargue exclusivamente de carga a granel líquido.

El artículo sobre servicio de contenedores no es aplicable a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

4.8.9. Embalaje y reembalaje

No se presta servicio de embalaje o reembalaje.

4.8.10. Pesaje /Cubicaje

Para las cargas líquidas se mide el volumen que ocupa el líquido a través de sondas y se determina la temperatura (tanto en tanques de tierra como en los del buque). Con esos datos se puede determinar la cantidad en toneladas. (Ullage Survey), esta actividad la realiza las empresas de inspecciones y certificaciones contratadas por el cliente o dueño de la carga.

4.8.11. Marcación y rotulación

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no realiza esta actividad. Esta actividad la realiza la Fabrica de Lubricantes Mobil, identificando el tanque con el producto almacenado.

4.8.12. Almacenaje de mercancías

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no cuenta con áreas de almacenamiento, por la naturaleza de los productos que maneja y por las características de la Instalación Portuaria, por tanto, estos son almacenados en los tanques de los clientes usuarios del puerto.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	55 de 106

4.8.13. Porteo de la carga

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no efectúa porteo o transporte terrestre de los líquidos a granel tipo hidrocarburos.

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías

En la Instalación Portuaria no se realiza consolidación o desconsolidación de mercancías.

4.8.15. Cadena de frío

En la Terminal no se manipulan cargas refrigeradas.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	56 de 106

CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras

La navegación de entrada y salida por el canal de acceso público, las maniobras de aproximación, reviro, marcha atrás, atraque y desatraque del terminal portuario serán realizadas bajo las mayores condiciones de seguridad marítima de acuerdo a la reglamentación vigente de la autoridad marítima.

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

Para ingresar al canal del terminal portuario o su área de maniobra se proceda así:

- Teniendo boya N°18 al través por estribor se coloca rumbo 112° aproximadamente y se navegan dos (02) millas hasta llegar al área de maniobra de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.
- Se establece Comunicación vía VHF marino Canal # 06, con el remolcador que asisten la Nave, con el Operador Marino o Loading Master del Terminal y con la lancha pasacabos.
- Se procede a asegurar remolcador popa babor con cabos del remolcador y se va cambiando de rumbo virando hacia el rumbo 112° y se navega 2 millas aproximadamente, usando como referencia la boya de amarre del Terminal de AJOVER y la enfilación de la pasarela de este Terminal.

Ver Anexo 3- Canal de acceso y aproximación a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

5.1.2. Maniobra de atraque

Cuando el Buque tanque se encuentre a una distancia aproximada de 0.4 millas de la boya de amarre del Terminal de Ajovert, se inicia el viraje gradual haciendo uso de la máquina, timón, remolcador de asistencia, hasta llegar al rumbo aprox. 340° de la orientación o demora de la línea de atraque del Terminal de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., buscando posicionar el buque tanque separado una manga del muelle (30 mts.).

Parado y paralelo al muelle, para luego cerrarlo en forma gradual y paralela hacia el muelle, el primer cabo en pasarse al muelle debe ser el spring de proa, luego se pasará el spring de popa, posteriormente se pasarán los largos de proa y popa. Estando el buque en la posición para las conexiones de manguera se doblarán todos los cabos, es decir:

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	57 de 106

- Dos largos de proa
- Dos spring de proa
- Dos spring de popa
- Dos largos de popa

Todas las líneas de amarre se pasarán por medio de lancha pasa cabos.

5.1.3. Maniobra de amarre

Después que la motonave se encuentre paralela al muelle, se envían con la lancha pasa cabos las líneas de amarre siguiendo la siguiente secuencia.

- Primero retenida o spring de proa.
- Luego retenida o spring de popa.
- Largos de proa.
- Largos de popa.

Una vez todas las amarras se hayan dado se procede a ajustar la posición final que será cuando los manifold a usar, del buque tanque y del Terminal se encuentren alineados. Se procede a doblar todas las líneas quedando la motonave asegurada al muelle con mínimo 08 cabos. El número de cabos pueden variar dependiendo de las condiciones meteorológicas reinantes en la zona y a la experticia del Capitán de la motonave.

Sin embargo el piloto práctico y/o capitán del buque, de acuerdo a su criterio podría establecer el orden de los amarres de la forma más conveniente y deben tener en cuenta que los cabos se encuentren en las condiciones adecuadas para garantizar un amarre seguro. Todos los cabos deben ser del mismo material, por ejemplo: Sintético, no debe haber mezcla de diferentes materiales, por ejemplo: sintético y acero.

Por ser un muelle de una sola posición de amarre no aplica distancia entre motonaves.

El buque se considerará en posición para garantizar la seguridad de la operación, cuando el manifold de las válvulas de cargue o descargue del buque quede en

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	58 de 106

correcta posición con relación al manifold del muelle y la escalera de acceso entre Plataforma de operaciones y buque esté debidamente posicionada y en forma tal que garantice la seguridad de la operación de descargue, la posición será coordinada con el Loading Master en turno y con el buque por medio de comunicación con radio VHF, y durante la maniobra solo puede intervenir por este canal los operadores portuarios y Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

Figura 2. Muelle de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria



Fuente: archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria

5.1.4. Maniobra de zarpe

Para la maniobra de zarpe se procederá de la siguiente manera:

Estando el buque completamente listo y verificado su estado de alistamiento para el zarpe, el Piloto Práctico ordenará el amarre de un (01) remolcador al costado de babor popa.

Asegurados el remolcador, este se apoyará contra el buque para mantenerlo en su puesto, mientras se procede al desamarre de los cabos.

Liberados todos los cabos, se comenzará a halar con el remolcador para separar el buque del muelle de manera paralela hasta por lo menos una manga de separación antes de comenzar a utilizar las máquinas principales.

Una vez el buque se encuentra completamente libre del muelle y listo para incrementar la velocidad, el Piloto Práctico ordenará soltar el remolcador. Una vez liberado el remolcador y separado del buque, se considera terminada la maniobra de desatraque y se inicia la navegación de salida.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	59 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

5.1.5. Maniobra de reviro

Esta maniobra de reviro se realiza en la zona de maniobra de la Instalación Portuaria, el buque ingresa al área de maniobra con un rumbo aproximado de 112° y teniendo por el costado de babor la Plataforma de atraque.

El costado de atraque se realiza por el costado de Estribor, teniendo el remolcador asegurado a babor popa y con ayuda de este y la máquina del buque realizan giro por babor hasta alcanzar aproximadamente el rumbo 340° y quedar paralelo al muelle por el costado de estribor para realizar la maniobra de atraque.

5.1.6. Maniobra de fondeo

Cuando el buque tiene la necesidad de fondear, ya sea que esté llegando de mar afuera y no se haya confirmado la atención inmediata por parte de la Terminal, o esté procediendo desde el Terminal y requiera fondear por cualquier motivo, deberá ingresar al área de fondeo que le asigne la Estación de Tráfico Marítimo San José, de la Capitanía de Puerto de Cartagena con la asistencia de un Piloto Práctico, buscando un espacio de fondeo que le permita bornear libremente respecto de otros buques que pudieran estar allí fondeados, con una distancia de por lo menos cuatro (4) cables alrededor del buque teniendo en cuenta el borneo del mismo por acción del viento y corrientes, al tiempo que utiliza el número de grilletes de cadena que el Capitán considere de acuerdo con el área donde le ha sido indicado fondear, teniendo en cuenta que debería largar la cadena en una longitud de por lo menos tres (3) o cuatro (4) veces la profundidad del sitio y si las condiciones del viento son fuertes y se espera un fondeo por largo tiempo, se puede considerar largar la cadena por lo menos cinco (5) o seis (6) veces la profundidad del sitio.

Una vez se ha definido el punto donde se va a fondear y se debe soltar el ancla, se podrá elegir entre soltar completamente por gravedad el ancla hasta llegar al número de grilletes previamente definido de acuerdo con la profundidad del lugar, o bajar poco a poco la cadena con ayuda del winche.

En el primer caso, soltada por gravedad, normalmente se para completamente el buque y se desarrolla una pequeña viada hacia atrás, alrededor de 0,4 nudos, para entonces soltar el freno del ancla y permitir su libre caída hasta soltar el número de grilletes que se ha definido previamente.

En el segundo caso, bajada por winche, se requiere detener el buque y, con velocidad cero, bajar los primeros dos grilletes, para luego tensionar un poco con una pequeña viada atrás, de alrededor de 0,3 nudos, y al instante que la cadena presente algo de tensión, continuar con su salida hasta soltar el número de grilletes que se ha definido previamente.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	60 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

En el evento que las condiciones de viento sean muy fuertes (mayor de 30 nudos), podría ser recomendable utilizar más grilletes de cadena para el fondeo.

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

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de los equipos y la carga de la nave en la línea de atraque es responsabilidad del armador, su representante o quien realice la actividad de operación portuaria.

Es obligación del capitán de la nave ordenar la ejecución de todas las tareas para el inicio de las operaciones, tales como la colocación de la escala real con su malla de protección, el uso de ataja-ratas y demás actividades necesarias para la seguridad y eficiencia de los servicios.

Las naves atracadas no pueden achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o las aguas del río Magdalena, si hubiese sospecha o certeza de ello se suspenderán las operaciones y los costos por demoras generadas por la interrupción serán asumidos por el armador o su representante.

El Capitán del buque tanquero, Loading Master y el personal del Terminal que se encuentre en la plataforma del muelle son responsables de verificar que las líneas de amarre se encuentren con la tensión adecuada en todo momento para mantener el buque atracado en forma segura. Para tal fin el personal del buque que se encuentre en turno de trabajo debe estar monitoreando la tensión de las líneas de amarre ya sea físicamente o desde cuarto de control del buque si poseen monitoreo remoto. El personal del muelle hará la verificación periódica físicamente e informará al Loading Master de cualquier condición insegura con las líneas de amarre.

Este monitoreo debe realizarse periódicamente por los cambios en las condiciones de carga del buque y por cambios en mareas y corrientes.

En caso de que se rompan uno o más cabos o cables de amarre del buque tanque se tomarán las siguientes acciones:

- Quien detecte la novedad debe dar la alarma respectiva al buque y al Loading Master. El Loading Master ordenara:
- Parar la transferencia de carga y cerrar válvulas.
- Cuando el reporte meteorológico o las condiciones de mar lo consideren necesario, se suspenderán operaciones temporalmente mientras se cambia el cable o el cabo roto para la reorganización de la maniobra de amarre.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	61 de 106

- El Loading Master de operaciones evaluará la necesidad de desconexión y demás acciones requeridas.

5.3. Protocolo de zarpe de emergencia

En caso de que se presente una situación de emergencia, que pudiera afectar la integridad de las personas, las instalaciones de la Terminal, y/o el buque en operaciones de transferencia, se procede siguiendo los lineamientos del ISGOTT en las acciones de emergencias de acuerdo con los siguientes pasos:

- Fuego en el Buque:
 - Activar la alarma.
 - Combatir el fuego para prevenir la propagación.
 - Informar a la Terminal.
 - Suspender toda operación de carga/descarga/lastre y cerrar todas las válvulas.
 - Stand by para desconectar mangueras.
 - Tener las máquinas del buque y la tripulación listos para zarpe.
- Fuego en Tierra:
 - Activar la alarma.
 - Contactar a el buque.
 - Suspender toda operación de carga/descarga/lastre y cerrar todas las válvulas.
 - Stand by para desconectar mangueras.
 - Stand by para combatir el fuego.
 - Informar a los otros buques si es necesario.
 - Implementar el Plan de Emergencia de la Terminal.

En caso de que la emergencia no pueda ser controlada con los apoyos de tierra y remolcadores, se debe considerar zarpar el buque por lo cual deben estar

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	62 de 106

informadas las Autoridades del puerto, La Terminal, El Capitán del Buque, Pilotos Prácticos, Bomberos y Empresas de Remolcadores.

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

El control del tránsito en el canal de navegación está a cargo del Servicio del Tráfico Marítimo (VTS) de la Estación San José.

Es obligación del Piloto Práctico comunicarse con la Estación de Tráfico Marítimo de San José e informar tipo de maniobra a realizar.

La estación de tráfico marítimo le da instrucciones al Piloto práctico acerca de las condiciones de tráfico marítimo y establece las prioridades de ingreso y salidas a la Bahía de Cartagena.

La navegación en el canal de navegación por parte del Piloto práctico y el Capitán de la nave deben dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar (RIPA 1972), y demás normas concordantes vigentes durante su desplazamiento en la bahía de Cartagena.

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

En caso de que se presente una situación de emergencia, que pudiera afectar la integridad de las personas, las instalaciones de la Terminal, y/o el buque en operaciones de transferencia, se procede siguiendo los lineamientos del ISGOTT en las acciones de emergencias de acuerdo con los siguientes pasos:

- Fuego en el Buque:
 - Activar la alarma.
 - Combatir el fuego para prevenir la propagación.
 - Informar a la Terminal.
 - Suspender toda operación de carga/descarga/lastre y cerrar todas las válvulas.
 - Stand by para desconectar mangueras.
 - Tener las máquinas del buque y la tripulación listos para zarpe.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	63 de 106

- Fuego en Tierra:

- Activar la alarma.
- Contactar a el buque.
- Suspender toda operación de carga/descarga/lastre y cerrar todas las válvulas.
- Stand by para desconectar mangueras.
- Stand by para combatir el fuego.
- Informar a los otros buques si es necesario.
- Implementar el Plan de Emergencia de la Terminal.

En caso de que la emergencia no pueda ser controlada con los apoyos de tierra y remolcadores, se debe considerar zarpar el buque por lo cual deben estar informadas las Autoridades del puerto, La Terminal, El Capitán del Buque, Pilotos Prácticos, Bomberos y Empresas de Remolcadores.

- Mal tiempo:

- En caso de presentarse vientos hasta de 25 nudos, se suspenden operaciones de carga/descarga/lastre.
- Stand by para desconexión de mangueras.
- Si los vientos alcanzan velocidades de 30 nudos, se ordena el zarpe de la motonave.
- Se informará a las Autoridades del puerto, La Terminal, El Capitán del Buque, Pilotos Prácticos y Empresas de Remolcadores, para proceder a la maniobra.

5.6. Protocolo para apertura de bodegas

Por las características de la operación (bombeo por tuberías), el tipo de carga (gráneles líquidos) y el tipo de buques (tanqueros) para Puertos del caribe Sociedad Portuaria S.A. no es aplicable la operación de apertura de bodegas, para el cargue o descargue de mercancía se considera la apertura de válvulas del buque y tierra previa coordinación con el personal del buque y el operador portuario.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	64 de 106

La apertura de tapas de acceso a los tanques de carga es responsabilidad de la tripulación del buque tanque y se seguirán los protocolos establecidos por el Capitán, recomendaciones de la industria y/o Armador del buque.

La apertura tiene como finalidad la de realizar la medición de los tanques para calcular cantidades y volúmenes y para obtener muestras para su análisis en laboratorio de las propiedades fisicoquímicas del producto.

La medición y muestreo se puede hacer manualmente o por sistemas automáticos conforme a procedimientos apropiados para el tipo de buque. Los equipos o sistemas de medición manuales y/o automáticos deben contar con su respectivo certificado de calibración vigente.

Si se realiza manualmente la medición y muestreo procede la apertura de la tapa de acceso al tanque por parte del personal del buque en compañía del personal encargado de esta actividad por parte de la Instalación Portuaria.

Si se realiza la medición y muestreo por sistemas automáticos no se requiere la apertura de las bodegas.

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

De acuerdo con las capacidades de la Instalación Portuaria, se define como rendimientos aceptables operativos para las actividades de descargue de graneles líquidos tipo hidrocarburos, una rata de transferencia igual a 250 m3/h aproximadamente.

Cualquier incumplimiento por parte de la motonave ante los protocolos del Reglamento Técnico de Operación de la plataforma marina (RCTO), las normas nacionales colombianas e internacionales relacionados con la seguridad de las naves, uso de instalaciones, muelles, depósitos y manipulación de carga de acuerdo con convenios internacionales ratificados por Colombia (OMI – Organización Marítima Internacional) implicará la pérdida del derecho al muelle. Esto es, el buque pierde el derecho al acceso cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el RCTO, por falta de garantías en el suministro de equipos abordó para la realización de las operaciones de descargue, por razones de incumplimiento de los requisitos de seguridad industrial o si las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones tripulantes con enfermedades infectocontagiosas, entre otros escenarios si las autoridades así lo indican.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	65 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

Demoras

Son los tiempos no pactados o incumplimientos que causan interferencia o alteran la productividad y el rendimiento de las motonaves en todo su proceso operativo desde el atraque hasta el zarpe en concordancia con un tiempo pactado o programado.

La responsabilidad en las demoras se determinará de acuerdo con los contratos o convenios celebrados entre el naviero, operador portuario y/o usuario, teniendo en cuenta la respectiva fase de la operación. Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no será responsable de costos directos o indirectos por demoras en que incurra un buque, sus propietarios, sus operadores, fletadores y/o agentes marítimos como resultado de:

- a) b) La demora o suspensión del cargue por incumplimiento de las regulaciones por parte del buque.
- b) El sobrecargue del buque y la posterior corrección.
- c) Demoras por falla del buque, del operador portuario y/o terminal de almacenamiento, ocasionando la suspensión de cargue o descargue.
- d) Otras acciones atribuibles al agente naviero, operador portuario y/o el usuario.

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.

Perdida del Derecho a Muelle

Pierden el derecho a la prelación establecida y/o derecho a muelle y por lo tanto ceden el turno cuando:

- a) Las autoridades sanitarias detectan en las embarcaciones, o tripulantes con enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena y/o cuando se detecten problemas fitosanitarios.
- b) Cuando una embarcación no ha presentado, la documentación completa, reglamentariamente exigida por Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y/o las autoridades competentes.
- c) Cuando la motonave incumpla el tiempo de arribo y este se encuentre afectando el siguiente turno para otra motonave.
- d) Por falta de garantías en la disponibilidad y la eficiencia de equipos para las operaciones de descargue, de tal forma que afecte el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes. En este caso, Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. informará a la autoridad portuaria dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión y la nave pasará a ocupar el último turno de las naves de su tipo fondeadas.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	66 de 106

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas

La figura de evacuación directa de cargas no se realiza por esta Terminal, ya que el producto descargado son graneles líquidos tipo hidrocarburos, que son la materia prima utilizada en la Fabrica de Lubricantes de Mobil.

5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías

La Instalación Portuaria no realiza esta actividad, debido a la naturaleza del producto que son graneles líquidos tipo hidrocarburos el único ente gubernamental que interviene para las inspecciones es la DIAN.

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

En la Instalación Portuaria no aplican protocolos de inspecciones intrusivas y no intrusivas por tratarse de gráneles líquidos tipo hidrocarburos.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

No existen limitaciones para el descargue de buques cuando se presentan lluvias, debido a que el transporte de los gráneles líquidos tipo hidrocarburos, se realiza por tubería, a menos que se presenten fuertes tormentas eléctricas acompañadas de vientos superiores a 25 nudos, condición que hace que se suspendan las operaciones portuarias en la plataforma marina.

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

La terminal no presta el servicio a pasajeros.

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no realiza almacenamientos de cargas.

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no realiza operaciones de cargue/descargue en fondeo.

Si el movimiento de la nave obedece a una necesidad de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., se solicitara permiso a la autoridad marítima para uso de las zonas de fondeo, y asumirá los costos correspondientes, sin que por ello asuma responsabilidad en la maniobra.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	67 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no realiza entrega de la carga.

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Teniendo en cuenta el tipo de carga (granel liquido) que se recibe en la instalación portuaria, Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. solo mediante inspecciones de muestras realizadas por una empresa inspectora debidamente avalada por las entidades competentes se podrá saber si la carga se encuentra con condiciones físicas diferentes a las contratada, las cuales podrían considerarse la contaminación de la misma como diferencias fisicoquímicas.

Se registran como carga contaminada (producto fuera de especificaciones) aquellas que al arribo de la embarcación no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque; lo anterior se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio que se realiza a cada uno de los tanques.

Los inspectores de cantidad y calidad harán análisis de laboratorio de la carga que va a hacer recibida en la Instalación Portuaria, la carga será objetable cuando esta no cumpla con las especificaciones de calidad y cantidad requerida, se procede de la siguiente manera:

- Si el producto se encuentra contaminado, se repite la toma de muestra y se envía nuevamente a laboratorio.
- Si el laboratorio confirma que el producto continúa contaminado, se consulta con Jefe de Laboratorio de Control de Calidad la acción a seguir (si se recibe o se rechaza el producto).
- Se realiza Carta de Protesta al buque.

5.17. Protocolo sobre cargas objetables

Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque; lo anterior se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio que se realiza a cada uno de los tanques.

Los inspectores de cantidad y calidad harán análisis de laboratorio de la carga que va a hacer recibida en la Instalación Portuaria, la carga será objetable cuando esta no cumpla con las especificaciones de calidad y cantidad requerida, se procede de la siguiente manera:

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	68 de 106

- Si el producto se encuentra fuera de especificaciones, se repite la toma de muestra y se envía nuevamente a laboratorio.
- Si el laboratorio confirma que el producto continuo fuera de especificaciones se consulta con Jefe de Laboratorio de Control de Calidad acción a seguir.
- Se realiza Carta de Protesta al buque y se autoriza el descargue.
- Una vez recibido el producto en los tanques de tierra, luego de la decantación del producto Operaciones procede al drenaje de los tanques que estén comprometidos.
- Se realiza un nuevo test al producto y si persiste la diferencia ya sea el color o la viscosidad se debe contactar al Coordinador de formulaciones, el cual dará la directriz a seguir.

5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables

El dueño de la carga o su representante tomara la decisión de recibir o no (objetar) la carga en las condiciones que se describan en los resultados de la muestra analizada.

Para la remoción de cargas objetables se procede de la siguiente manera:

- Si el producto se encuentra fuera de especificaciones, se repite la toma de muestra y se envía nuevamente a laboratorio.
- Si el laboratorio confirma que el producto continúa fuera de especificaciones, se consulta con Jefe de Laboratorio de Control de Calidad acción a seguir.
- Se realiza Carta de Protesta al buque y se autoriza el descargue.
- Una vez recibido el producto en los tanques de tierra, luego de la decantación del producto Operaciones procede al drenaje de los tanques que estén comprometidos.
- Se realiza un nuevo test al producto y si persiste la diferencia ya sea el color o la viscosidad se debe contactar al Coordinador de formulaciones, el cual dará la directriz a seguir.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	69 de 106

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

En Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no se descargan, almacenan o se manipulan cargas para otros puertos.

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

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no maneja carga que pueda caer al agua originando una acción de rescate de esta. La única carga manejada por esta terminal son las bases lubricantes, en caso de que se presente un escape se manejaría como un derrame, de acuerdo con lo estipulado en el numeral 5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos.

5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. desarrolla y ejecuta el programa para el control de plagas de manera preventiva y correctiva, periódicamente a través de la contratación del servicio con empresa especializada que se encarga de la fumigación y de otras acciones para evitar la presencia de animales en la Instalación Portuaria.

En caso de presencia de animales silvestres, como culebras, se contacta a la policía ambiental, para que se encargue del manejo de los mismos y sean liberados en su respectivo hábitat.

Para evitar presencia de roedores, existen en la Instalación Portuaria cebaderos.

5.22. Protocolo de operación de equipos

Durante las operaciones de descargue en la plataforma marina se procede así:

- Los equipos y sistemas de bombeo son operados por la tripulación de la motonave, la responsabilidad por la eficiencia y seguridad del descargue corresponde al comandante de la nave y la recepción y almacenamiento en tierra corresponde la Instalación Portuaria.
- El manejo de equipos para las maniobras de amarre o atraque y para el acople de mangueras o tuberías a bordo de la motonave, son responsabilidad de las tripulaciones respectivas.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	70 de 106

- El manejo de conexiones en el manifold de la plataforma marina se realiza de acuerdo con lo establecido en la ATS (Análisis de Trabajo Seguro) manejo de mangueras en la operación marina.

Antes del inicio de la operación y arribo del buque, el operador portuario y Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. harán inspección física de todos los equipos que serán utilizados, y en caso de detectar situaciones que representen un riesgo o una posibilidad de fallas durante el desarrollo de la operación se generara un informe y se solicitara el cambio de los equipos.

Los equipos utilizados deben contar con los certificados de operatividad vigentes y de las prueba hidrostáticas para el caso de mangueras y tuberías y estar registrados en un programa periódico de mantenimiento preventivo.

La operación de las Mangueras de descargue de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. la realiza el operador portuario con personal debidamente entrenado y capacitado para dicha operación y con procedimientos documentados que hacen parte integral del sistema de gestión para la prestación de servicios seguros, eficientes y confiables.

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

El ingreso de personal a la Instalación Portuaria está sujeta a los protocolos incluidos en el PBIP y debe seguir lo siguiente:

a) Usuarios, Operadores Portuarios y trabajadores de contratistas:

Los usuarios, operadores portuarios y trabajadores de contratistas deberán solicitar por escrito al área de operaciones el ingreso de las personas, indicando lo siguiente:

1. Fecha de la actividad.
2. Turno de Trabajo: Hora de Inicio y Hora final de la actividad.
3. Justificación del Ingreso y Resumen de la actividad a desarrollar.
4. Listado de Herramientas a utilizar en la actividad descrita, (si el ingreso requiere de elementos corto punzantes (cuchillos, navajas, exactos, tijeras, destornilladores, etc.) se debe justificar el uso para el desarrollo de la actividad).
5. Justificación de ingreso de maletines, paquetes, etc. (estos se someterán a la revisión o inspección del personal de vigilancia).
6. Soporte de pago vigente a la seguridad social (ARL –AFP – EPS)

Toda persona o trabajador que ingrese a las instalaciones de la Instalación Portuaria debe portar una ficha o carné de identificación, la cual ha sido solicitada previamente.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	71 de 106

b) Visitantes

Los visitantes solo podrán ingresar siguiendo el control de acceso de la Fabrica de Lubricantes Mobil para lo cual el empleado de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. que autoriza la visita debe dar la autorización a través del programa de control de acceso electrónico de la Fabrica de Lubricantes Mobil u otro que lo sustituya.

Durante los fines de semana o feriados y en los días hábiles después de 5:30 p.m., está prohibida la entrada de visitantes a la instalación Portuaria, salvo autorización de la Gerencia o el OPIP.

El personal no puede estar en un lugar al que no se le ha autorizado el ingreso.

Control de Acceso a la Instalación Portuaria

- **Autorizaciones:** el personal autorizado en forma permanente para acceder a la Instalación Portuaria son: Gerente, el OPIP, el personal de Operaciones y mantenimiento, y vigilancia de la Instalación portuaria exclusivamente en turno.

Cuando haya buque atracado y se requiera el acceso al buque, estas autorizaciones son coordinadas con el OPB en la Interfaz Buque Puerto.

- **Pilotos Prácticos y Autoridad Portuaria:** los pilotos prácticos que ingresen a la plataforma serán autorizados por el OPIP y deberá cumplir las normas de seguridad emitidas por la Instalación Portuaria.
- **Personal del Agente Naviero y de la Compañía Inspectora:** los usuarios o clientes de la I.P. deben informar por escrito, para cada buque, el nombre del Agente naviero y de la Compañía Inspectora que requieran ser autorizados para ingresar a la instalación portuaria. Esta comunicación debe ser dirigida al OPIP o su delegado.

El Agente Naviero y la Compañía Inspectora deben enviar, con antelación, al usuario o cliente de Portmagdalena la relación de funcionarios que requieran el ingreso a la

Las autoridades que ingresen, lo harán mediante autorización del OPIP o su delegado y se deben acoger a las medidas de seguridad adoptada por la instalación portuaria.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Por la naturaleza de la carga, las características del puerto y la operación, en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no hay ingreso ni tránsito de vehículos en la instalación portuaria

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	72 de 106

5.25. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga

Por la naturaleza de la carga, las características del puerto y la operación, en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no hay ingreso ni tránsito de vehículos de carga a la instalación portuaria

5.26. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios

Teniendo en cuenta las características de la operación el ingreso de maquinarias y equipos es limitado, generalmente se utilizan los que permanecen instalados y dispuestos en la Instalación Portuaria, en el caso que se requiera el ingreso de maquinaria y equipos a la instalación portuaria, el operador portuario debe:

- Solicitar por escrito el acceso de los equipos y anexar un listado tipo inventario de los mismos.
- Cuando aplique, el operador portuario debe presentar los certificados de mantenimiento y buen funcionamiento de los equipos.
- Los equipos deben estar debidamente marcados o rotulados de tal manera que se permita diferenciar de otros equipo y ser fácilmente identificados en el inventario.
- Todo equipo es verificado e inspeccionado por el personal de seguridad y en casos específicos Portmagdalena podrá solicitar el apoyo de las autoridades.
- Para la salida de los equipos el Operador Portuario presentara el listado tipo inventario que fue verificado por Portmagdalena para su ingreso.
- Cualquier equipo que se requiera a bordo de la nave, deberá justificarse y se procederá a la inspección respectiva.

5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

La manipulación de la carga se realiza de acuerdo con los procedimientos establecidos por la Instalación Portuaria para productos a granel líquidos tipo hidrocarburos, referenciado en el Proceso de descargue de producto en puerto SP.C.01.

5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. recibe vía marítima productos a granel líquidos tipo hidrocarburo descargados de los tanqueros y en el Proceso de descargue de producto en puerto SP.C.01 se encuentran los pasos a seguir para realizar la desestiba del tanquero de forma eficiente y segura. El SP.C.01. Proceso de descargue de producto en puerto indica los siguientes pasos para el recibo de la carga:

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	73 de 106

- Inspección Plataforma Marina.
- Confirmación ETA del buque y disponibilidad de recursos.
- Coordinación previa al arribo.
- Coordinación de descargue con el buque.
- Tomas de muestras.
- Inicio de Operaciones y control de recibo.
- Zarpe de buque.
- Manejo de residuos.

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no cuenta con áreas de almacenamiento, por la naturaleza de los productos que maneja y por las características de la operación y de la Instalación Portuaria, por tanto, estos son almacenados en los tanques de los clientes usuarios del puerto que se encuentran dentro de la Fabrica de Lubricantes Mobil.

5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga

En Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A no realiza actividades entrega y salida de la carga.

5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. no realiza en sus instalaciones transferencia de graneles líquidos tipo hidrocarburos a otros medios de transporte.

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

Las bases lubricantes no están catalogadas como producto peligroso.

Cargue y descargue de líquidos inflamables a granel: El Terminal portuario de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. es especializado para el cargue y descargue de líquidos inflamables.

Cualquier tubería o elemento utilizado para cargue o descargue de líquidos inflamables a granel, debe estar libre de goteo.

Para el descargue de productos inflamables se requiere del uso de un flange aislador en la manguera o un tramo de manguera no conductora.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	74 de 106

5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005)

La finalidad y el alcance del RSI (2005) son el de prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando al mismo tiempo las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

El Armador y/o el Agente Marítimo del buque que arribe a la instalación portuaria, al tener la sospecha de una Enfermedad de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), deberá dar aviso inmediato a la Oficina de Sanidad Portuaria de la Secretaría Distrital de Salud, Capitanía de Puerto y a la Instalación Portuaria, reportando el nombre del buque, tipo de embarcación, la procedencia, el día y la hora aproximada de arribo, número de tripulantes y número de personas con sospecha de ESPII, la sintomatología y especificación de las necesidades para la atención de los pacientes.

La Instalación Portuaria dando soporte al Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) colaborará con la Capitanía de Puerto y la Oficina de Sanidad Portuaria de la Secretaría de Salud Distrital mediante lo siguiente:

- Apoya la realización y activación de los planes de contingencia que permitan dar respuesta cuando se presenta una emergencia en salud pública.
- Facilitará las acciones de inspección, vigilancia y control por parte de la autoridad sanitaria en el puerto, así como también facilitar las acciones de difusión que pueda realizar para controlar el riesgo.
- Garantizará las condiciones necesarias que permitan la evacuación segura de pacientes con sospecha de Enfermedad de Salud Pública.

5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. reconoce que las bases lubricantes, siendo derivados del petróleo, no están consideradas como cargas peligrosas según el código IMDG.

La Instalación Portuaria notificará a la ANLA de la posible contingencia en un período no mayor a las 24 horas después de ocurrido el evento, y remitirá informes de avance cada 20 días después de ocurrido el evento para su debido seguimiento.

La fabrica de Lubricante Mobil atiende las emergencias y contingencias siguiendo los lineamientos del Plan de Contingencias de Puertos del Caribe Sociedad

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	75 de 106

Portuaria S.A., el cual incluyen el apoyo a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. que presta la Fabrica de Lubricantes Mobil.

Este plan tiene aplicación en el origen, entre otros, de los siguientes eventos que pueden presentarse en la Instalación Portuaria:

- Eventos naturales: avalanchas, maremotos, huracanes, inundaciones, terremotos, tsunamis, tormentas.
- Eventos operativos: incendios, explosiones, accidentes de transporte, derrames.
- Eventos humanos: robo, terrorismo, huelgas, manifestaciones, paros, sabotaje, narcotráfico.

a. Estructura para emergencias

SOCIEDAD PORTUARIA PUERTOS DEL CARIBE, establece la siguiente estructura organizacional para la atención de emergencias

Sistema Comando Incidentes



PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	76 de 106

Este sistema de administración involucra acciones preventivas, de preparación, de respuesta, recuperación y mitigación de las emergencias, así como el apoyo interinstitucional, sin importar la clase, el tamaño o la magnitud de las mismas, quiere decir que el manejo exitoso en la escena de un incidente depende de una estructura bien definida que esté planeada.

El Sistema Comando de Incidentes- SCI Es la combinación de equipamientos, personal, procedimientos, protocolos, instalaciones y comunicaciones, que operan en una estructura organizacional común, con la responsabilidad de administrar los recursos asignados para lograr los objetivos pertinentes a un evento, incidente u operativo.

Este Sistema Comando de Incidentes- SCI, puede aplicarse en cualquier situación que se presente, como fiestas, accidentes, eventos deportivos, incendios, capacitaciones, sismos, accidentes de tránsito, atentados terroristas, eventos internos, accidentes de trabajo, y otros.

El Sistema de Comando de Incidentes – SCI, es una organización funcional. Todo Sistema de comando de incidentes debe cumplir con los requerimientos para atender todo tipo de emergencia. (Con fenómenos de tipo natural o antrópico).

Para que el despliegue sea rápido, coordinado y efectivo de los recursos, el SCI, operan unos principios que permiten asegurar el despliegue rápido, coordinado y efectivo de los recursos. Los principios son:

Terminología Común. utilice una terminología estándar y coherente, con nombres comunes para los recursos, ejemplo. Extintor, martillo, botiquín. Que las instalaciones tengan denominación común, ejemplo Área de concentración de víctimas, y que los niveles del sistema de organización sean comunes.

Alcance de Control. Que una persona tenga a cargo en una emergencia para manejo mínimo 3 personas y máximo 7 para supervisarlas en forma

Organización Modular. Permite que las posiciones de trabajo se expandan o se reduzcan con facilidad. Esto quiere decir que depende del tipo, magnitud y complejidad del incidente. Según las necesidades crece de arriba hacia abajo, y según la función de los recursos de abajo hacia arriba.

Comunicaciones Integradas. La estructura del SCI hace que las comunicaciones se establezcan bajo un mismo plan, se usa la misma terminología, los canales y frecuencias son comunes o interconectados, las redes de comunicación se establecen dependiendo del tamaño y complejidad del incidente o evento, y se evitan códigos.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	77 de 106

Planes consolidados en uno solo. Plan de Acción del Incidente-PAI. Esto tiene su base en los Planes de Emergencias y Contingencias elaborados en conjunto o previamente articulados. Esto quiere decir, se establecen objetivos y estrategias definidos, se consolida lo planificado para un periodo operacional.

Unidad de Mando. En el SCI cada persona responde e informa a la persona designada (Comandante del incidente, Oficial, Jefe, Encargado, Coordinador, Líder, Supervisor), es decir se utiliza el Conducto regular.

Comando Unificado. Se aplica cuando varias instituciones, empresas o personas con competencia técnica y jurisdiccional toman acuerdos comunes para manejo de incidentes, donde se conserva la autoridad, responsabilidad y obligación de rendir cuentas. Sería una Planificación conjunta, que se tengan objetivos, conducir operaciones, el uso de recursos, y no se pierde la autoridad. Debe existir un portavoz.

Instalaciones con ubicación determinada, denominación precisa, y señalizadas. Estas instalaciones específicamente se denominan, puesto de comando de la incidencia, base, área de espera, área de concentración de víctimas, entre otros.

Manejo Integral de los recursos. El tamaño de la estructura debe tener en cuenta la cantidad de personas para administrar los recursos asignados al incidente, según sea la magnitud.

b. Funciones Basicas de la Organizacion

Las funciones del SCI son:

Garantizar el cumplimiento del programa de preparación para las emergencias, corresponde al grupo coordinador del Plan de Emergencias, los cuales aseguran los medios Administrativos, técnicos y Logísticos necesarios para la implementación, mantenimiento y puesta en práctica. Toman las decisiones de alto nivel (evacuación general, suspensión de actividades, retorno de actividades). Ejercen control y seguimiento del Plan de Atención para Emergencias, y se encargan de la divulgación y mantenimiento del mismo.

- La información sobre algún evento que deba suministrarse a los medios de comunicación, será manejada por el equipo o delegado de comunicaciones, sirve de portavoz oficial, por las implicaciones que el manejo inadecuado de la información puede tener. En el Sistema SCI, es el oficial de información pública el responsable de esta función.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	78 de 106

- En la parte de seguridad para evaluar situaciones peligrosas e inseguras, desarrollar medidas de seguridad para el personal, prevenir accidentes, se delega esta función a personal que se encuentre en áreas donde implique este requerimiento, en el SCI se llama oficial de seguridad, y da informe al comandante del incidente.
- Existe en el esquema un oficial de enlace, debe ser la persona que contacte con las instituciones de socorro y cooperación. Debe mantener a mano el directorio de las entidades de socorro, y empresas cercanas como parte del Plan de ayuda mutua.
- Sección de operaciones. cuya función es el manejo de todas las acciones de respuesta, es el grupo de la empresa que compone la Brigada de Emergencias, encargada de implementar y ejecutar el Plan de Acción del Incidente – PAI, y determinar las necesidades y solicitar los recursos adicionales que se requieran.
- Sección de Planificación. cuya función determina acciones como prever las necesidades que maneja una emergencia, recolecta, analiza y difunde la información acerca del desarrollo del evento al interior de la estructura, lleva el control de los recursos, elabora el PAI, recopila toda la información escrita del incidente, y planifica la desmovilización de todos los recursos del incidente.
- Sección de Logística. cuya función es proporcionar instalaciones, servicios y materiales para apoyar el incidente durante el evento y asegurar el bienestar de todo el personal.
- Sección de Administración/finanzas. Es la encargada de justificar y administrar los gastos que se realicen durante el incidente.

Las secciones de Operaciones, Planificación, Logística y Administración/finanzas, están integradas dentro de la estructura organizacional del SCI – Brigadas de emergencias. Las funciones se desarrollarán de acuerdo al Staff propuesto en este manual.

c. Conformacion de los grupos de emergencia.

Brigadas de Emergencia:

Grupo de empleados con una ocupación laboral, que de acuerdo a las actividades económicas de la empresa y según sus capacidades, tienen como responsabilidad, realizar actividades preventivas y de control de emergencias ante eventualidades de riesgo, siniestro o desastre, dentro de una empresa, industria o establecimiento

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	79 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

y tienen como objetivo primordial salvaguardar la vida, bienes y el entorno de los mismos, actuando como primeros respondedores.

Tipos de Brigadas de emergencia.

De acuerdo al desarrollo teórico-práctico se debe tener tres tipos de Brigadas:

- Brigada contraincendios básica o clase I: Grupo de empleados con una ocupación laboral, que, de acuerdo a las actividades económicas de la empresa, están formadas, capacitadas y entrenadas para la prevención y atención inicial de emergencias que pueden suscitarse al interior de la empresa y que estén relacionadas a la misma.

Brigada contraincendios intermedia o clase II: Grupo de empleados, con una ocupación laboral, que, de acuerdo a las actividades económicas de la empresa, están formadas, capacitadas y entrenadas, para la prevención y atención de emergencias en interiores y/o exteriores de la empresa y que estén relacionadas a la misma de acuerdo al riesgo existente y que estén dotados de elementos, herramientas, equipos y accesorios necesarios para la atención en sus primeras etapas de desarrollo.

- Brigada contraincendios especializada o clase III: Grupo de empleados, con una ocupación laboral, que de acuerdo a las actividades económicas de la empresa, están formadas, capacitadas y entrenadas, para la prevención y atención de emergencias en interiores y/o exteriores de la empresa y que se relacionan con los sectores petrolero, minero, portuarios, químico, eléctrico, hidroeléctricos y otros sectores de alto riesgo existente y que estén dotados de los elementos, herramientas, equipos y accesorios necesarios para el tipo de riesgo específico y la atención de emergencias en sus primeras etapas de desarrollo.

c.a Esquema de Brigadas de Emergencia:

JEFE DE EMERGENCIAS

El Jefe de Emergencias, es el responsable por el manejo de la misma, la planeación y ejecución de las actividades, determinación de la necesidad de ayuda externa y solicitud de los recursos internos a través del Comité de Emergencias. Tiene suficiente autoridad y preparación para tomar decisiones con respecto a:

- Asumir el comando;
- Valorar la situación;
- Determinar las estrategias de respuesta a la emergencia;
- Activar los recursos;
- Ordenar una evacuación;

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	80 de 106

- Dirigir todas las actividades de respuesta; y
- Declarar si la situación está superada.

Su función, además, radica en liderar las acciones en primera instancia de prevención de emergencias o en su defecto, de llegarse a presentar ésta, se encargará de la coordinación de las labores de ayuda y socorro, como componente del primer eslabón en la cadena de socorro, entretanto llegan las unidades de apoyo externo.

BRIGADAS DE EMERGENCIAS.

BRIGADA DE PRIMEROS AUXILIOS:

Coordinador de la Brigada de Primeros Auxilios. El coordinador de la brigada de primeros Auxilios es el encargado agrupar a los miembros que pertenecen a ella para asistir a las víctimas, utilizando los medios disponibles hasta la llegada de equipos o personal de ayuda externa especializada, por este motivo la brigada de primeros auxilios debe garantizar que se conserve la vida de la persona que asiste, evitar complicaciones físicas y psicológicas, ayudar a su recuperación y asegurar el traslado del accidentado a un centro asistencial.

Para conseguir este objetivo, un miembro de esta brigada debe tener en cuenta lo siguiente:

ANTES DEL EVENTO:

Conocer los elementos disponibles para la prestación de los primeros auxilios y su respectiva ubicación.

Participar activamente en los ejercicios o simulacros de prestación de primeros auxilios.

Velar por mantener completos los elementos del botiquín y demás ayudas.

DURANTE EL EVENTO:

Actuar si tiene seguridad de lo que va a hacer, no dudar.

Conservar la tranquilidad para actuar con serenidad y rapidez, esto da confianza al lesionado y a sus acompañantes. Además, debe contribuir a la ejecución correcta y oportuna de las técnicas y procedimientos necesarios para prestar un primer auxilio.

De su actitud depende la vida de los heridos; además debe evite el pánico.

Evitar dejar víctimas solas; si se encuentra solo, debe solicitar la ayuda necesaria (elementos, transporte, etc.).

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Página	81 de 106

Efectuar una revisión a la víctima, para descubrir lesiones distintas a la que motivo la atención y que no pueden ser manifestadas por esta o sus acompañantes.

Hacer una identificación completa de la víctima, y registrar la hora en que se produjo la lesión.

Emitir órdenes claras y precisas durante el procedimiento de primeros auxilios, si es necesario.

DESPUÉS DEL EVENTO:

Inspeccionar el lugar del accidente y organizar los primeros auxilios, según sus capacidades físicas y juicio personal.

Coordinar y recibir la ayuda del personal especialista en atención médica.

Hacer un reporte de lo sucedido enviándolo al equipo del sistema comando incidentes para iniciar los trámites respectivos y reposición de elementos utilizados del botiquín.

Nota. Listado de colaboradores que hacen parte de la Brigada de Primeros Auxilios. Se dispone en la Oficina de Administración del Puerto.

BRIGADA DE CONTROL DE DERRAMES E INCENDIOS:

Coordinador de Brigada de Control de Derrames e Incendios

El coordinador de esta Brigada es el encargado en primera instancia de acudir al punto de encuentro una vez suenen las alarmas para reunir al personal de la Brigada y entrar a controlar y mitigar los daños que pueda causar un derrame, fuga, incendio o conato de incendio que ponga en riesgo la salud o la vida del personal que se encuentra al interior de las instalaciones. Para cumplir este objetivo es necesario que una persona que haga parte de esta brigada tenga en cuenta lo siguiente:

ANTES DEL EVENTO:

Identificar todos los posibles focos de incendio, por almacenamiento, sustancias peligrosas, fuentes eléctricas, etc.

Conocer la cantidad de recursos destinados al manejo y control de conatos de incendio.

Conocer la disposición de los elementos dispuestos para la contención de conatos de incendio.

Conocer la teoría del fuego, tipos de fuego y los agentes extintores para cada uno. Participar en los ejercicios o simulacros de manejo de extintores y control del fuego.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	82 de 106

Participar activamente en las capacitaciones que se programen con respecto al manejo de emergencias.

Tener claramente identificado los tipos de alarma del sitio para saber qué tipo de emergencia deben enfrentar.

Atender inmediatamente ocurra el evento no deseado, cabe resaltar que la prioridad en toda emergencia es la vida de las personas, por tal motivo, es fundamental que, si se define que el fuego no se puede controlar con los equipos disponibles en el área, lo más recomendable es informar en el menor tiempo posible al personal externo o grupos de apoyo, para ello cuentan con el listado de teléfonos de organismos que atienden estas emergencias.

DURANTE EL EVENTO:

Acudir en el menor tiempo posible al punto de encuentro.

Atender el derrame o conato de incendio, analizar si es posible el manejo con los elementos que hay o de lo contrario comunicarse con la entidad competente.

No provocar el pánico, mantener la calma y responder inmediatamente.

No detenerse haciendo cosas triviales como búsqueda de objetos personales.

Poner en práctica lo estudiado durante las capacitaciones.

Ratificar con otros los brigadistas si es necesaria la evacuación, atención de heridos o contención de derrames que puedan empeorar la situación.

Si no es necesaria la evacuación del lugar, el coordinador debe dar instrucciones a las demás personas para manejar la situación.

DESPUÉS DEL EVENTO:

Realizar un listado de equipos o activos que se hayan visto involucrados en el evento.

Hacer informe para tomar las medidas posteriores, entre ellas las de disponer de nuevos equipos de extinción para la atención de eventos similares.

Colaborar en las actividades posteriores como la investigación del incidente, acordonar el área si es necesario, etc.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	83 de 106

Nota: Listado de colaboradores que hacen parte de la Brigada de Prevención y Combate de Incendios. Se dispone en la Oficina de Administración del Puerto.

BRIGADA DE EVACUACIÓN:

Coordinador Brigada De Evacuación

El coordinador de esta Brigada es el encargado en primera instancia del desalojo del personal en el caso de un evento no deseado, de tal manera que dirija al grupo de personas que se encuentren en las instalaciones hacia las zonas de menor riesgo o punto de reunión, revisando que nadie se quede en las áreas de riesgo. Para conseguir su objetivo es necesario que se tenga en cuenta lo siguiente:

ANTES DEL EVENTO:

Debe conocer todas las instalaciones.

Contar con un censo actualizado y permanente del personal.

Participar en los ejercicios o simulacros de desalojo.

Implementar, colocar y mantener en buen estado la señalización de la oficina, lo mismo que los planos guía.

Verificar de manera constante y permanente que las rutas de evacuación estén libres de obstáculo.

DURANTE EL EVENTO:

Da la señal o activa la alarma de evacuación de las instalaciones, conforme las instrucciones del jefe de brigada de emergencias.

Conducir a las personas durante un alto riesgo, emergencia, siniestro o desastre hasta un lugar seguro o al punto de reunión a través de rutas libres de peligro.

No permitir que las personas se devuelvan al sitio de trabajo.

DESPUÉS DEL EVENTO:

Realizar un censo de las personas al llegar al punto de reunión.

Coordinar el regreso del personal a las instalaciones en caso de simulacro o en caso de una situación diferente a la normal, cuando ya no exista peligro.

Nota. Listado de colaboradores que hacen parte de la Brigada de Evacuación. Se dispone en la Oficina de Administración del Puerto.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	84 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

d. Procedimientos generales durante las emergencias

Para los posibles escenarios de emergencias identificados se puede aplicar los siguientes procedimientos generales, en los cuales el personal recibe la capacitación adecuada.

1. Accidentes sin lesiones personales. La persona que se percata detiene el proceso de trabajo o actividades que se estén desarrollando y avisa al jefe de la brigada de emergencias para activar el Plan de Emergencia, hasta que se tomen las medidas correctivas.
2. Accidentes con lesiones personales. La persona que se percata detiene el proceso de trabajo y o actividades, avisa para activar el Plan de Emergencia.

En caso de que algunas de las víctimas del accidente se sospechan que presenta fractura de cuello o columna vertebral no retire la víctima del sitio, siempre y cuando su vida allí no corra peligro, si antes no se le es inmovilizada su cabeza y cuello a una superficie dura que puede ser una tabla o una camilla rígida para su transporte.

3. Incendio y explosión. Dé aviso al Comandante Incidente y/o al Coordinador de la Brigada Contraincendios. Si el incendio no se puede controlar dar aviso a Bomberos.
4. Acciones terroristas. Comunicarse con el Oficial de Protección del Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal

La circulación dentro del Terminal de personas se regirá por el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. teniendo en cuenta las áreas autorizadas, restringidas y prohibidas.

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

Todas las personas, equipos y cargas que ingresen a la instalación portuaria deben ser identificadas como lo establece el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP. Para ello Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. cuenta con un plan de Protección de la Instalación Portuaria PPIP, donde se establecen las normas de este reglamento, procedimientos y demás instrucciones que al respecto imparta la Instalación Portuaria.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	85 de 106

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

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. para prevenir accidentes y controlar los aspectos relacionados a seguridad industrial sigue los lineamientos de la Organización Terpel, establecidos en: el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo(SGSST), el Sistema de Prevención de Pérdidas, basada en la cultura del autocuidado y en el Sistema Integral de Operaciones.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	86 de 106

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

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

El agente marítimo es responsable de efectuar el anuncio a la Instalación Portuaria de las naves que representa en cumplimiento de lo establecido por el terminal.

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

- Nombre y bandera de la nave.
- Tonelaje de Registro Neto (TRN) y Tonelaje de Registro Bruto (TRB).
- Calado, eslora y manga.
- Nombre del Armador, Operador o Propietario, del Capitán y del Agente Marítimo.
- Puertos de procedencia y próximos puertos de destino.
- Bill of Lading – B/L.
- Capacidad, DWT (peso muerto).
- Tiempo estimado de arribo (ETA) y Tiempo estimado de salida (ETD).
- Tipo y Cantidad de Base Lubricante a embarcar o desembarcar.
- El número de tripulación a desembarcar o embarcar.
- Información de los servicios a prestar a la nave, que incluya tiempo de atención estimado, operadores portuarios, personal y equipos a utilizar, tales como remolcador, Piloto, amarre, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, etc.
- Cualquier otra información relevante relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en la instalación portuaria y/o exigida por las autoridades nacionales.

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

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	87 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

a. Aceptación de la Nave (Proceso de Vetting)

El proceso de vetting en Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., para la aceptación o no de la nave, consiste en una verificación básica de las características y condiciones del buque que puedan detectarse mediante el documento Q88 y la verificación de información y antecedentes.

El objetivo de este proceso es de minimizar los riesgos inherentes a los buques internacionales que transportan carga peligrosa o cargas capaces de producir contaminación marítima y de otros riesgos en términos de protección marítima y portuaria.

Los criterios generales para la aceptación de los buques, sin perjuicios a los acuerdos particulares a los que se pueda llegar en función de las características del buque, carga o naturaleza de la operación son las siguientes:

- Itinerario de arribo de la motonave por línea marítima
- Tiempo de holgura de 6 o 12 horas según se acuerde
- Length Over All en muelle de hasta máximo 187 mts
- Calado al arribo.
- Otras características descritas en el documento Q88.
- Resultados de la verificación de antecedentes (Lloyd's List Intelligence.)

Los clientes / agencia marítimas están obligados a enviar el formato actualizado (No superior a 30 días de expedido) Q88 del buque, al área de Operaciones y al OPIP para que este valide el cumplimiento o no de las condiciones y características del buque para el arribo al muelle de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

Las Agencias Marítimas deben suministrar información a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. en los tiempos indicados a continuación los datos relacionados con el arribo y atención de las naves, así:

- Con antelación mínima de 5 días el Estimado tiempo de Arribo (ETA) de la nave que haya pasado por el procedimiento de aceptación.
- Cuarenta y ochos horas (48) antes de la llegada de la nave la relación de los operadores portuarios que prestaran el servicio a la nave.
- Veinte cuatro horas (24) los documentos aduaneros respectivos B/Ls.
- Cada 6 horas actualizará la información con respecto a la motonave.
- Documentación aduanera así:
 - a) Manifiesto de Carga.
 - b) Documento de Transporte / Documento Consolidador de Carga.

Teniendo en cuenta las características físicas del muelle, la disposición de la carga, nunca podrá ser aceptada cuando se encuentre establecida en el documento

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	88 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

1166 como “Lugar de Arribo”, por lo tanto no podrá aceptarse el inicio de operaciones hasta que no se haya corregido por parte del transportador o agencia la disposición de la carga en el sistema MUISCA.

6.2. Prelaciones para el atraque

Teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de los productos que se manejan en la plataforma marina de la Instalación Portuaria, para las embarcaciones anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento tendrán prioridad de atraque, sobre aquellas naves que no hayan cumplido los requisitos de la Terminal Portuaria.

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje

La prelación del servicio de practicaaje es definida por la Estación de Tráfico Marítimo de San José en Bocachica, de acuerdo con el tráfico marítimo en la Bahía y a los requerimientos especiales de atraque de la Autoridad Marítima.

Los autorizados que operen puertos de servicio privado están en la obligación de permitir la prestación del servicio de practicaaje de acuerdo con lo expuesto en el presente acto administrativo y con, las demás disposiciones establecidas por la Autoridad Marítima.

6.4. Asignación de muelle

Los autorizados para asignar los muelles deberán como mínimo tener en cuenta los siguientes aspectos:

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

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	89 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

Las naves permanecerán en los muelles asignados únicamente el tiempo que haya sido autorizado por el titular de la concesión o permiso portuario.

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

En las Instalaciones de puertos del Caribe Sociedad Portuaria, Está prohibido:

- A toda nave, remolcador, barcaza, lancha, bote o cualquier artefacto naval, permanecer en el área de maniobras entregadas contractualmente en concesión a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., sin la respectiva autorización de la Instalacion Portuaria y el cumplimiento de las normas legales Colombianas aplicables y las establecidas en el presente reglamento.
- Realizar reparación alguna sin previa autorización de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y la Capitanía de Puerto de Cartagena.
- El desguace de Naves en la Instalación Portuaria.
- Ninguna nave, mientras se encuentre atracada, operando, puede poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.
- El ingreso de naves con carga explosiva o radioactiva que no haya sido identificada y declarada por el Capitán del buque y la Agencia Marítima.
- A las naves que se encuentren atracadas achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o la bahia. Si esto ocurriera se suspenderán las operaciones de descargue y los costos que se generen serán por cuenta del armador o la agencia marítima que lo represente.
- Queda prohibido exhibir o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo del buque debe mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque se encuentre en la Instalación Portuaria.
- Queda prohibido, traficar, poseer o almacenar drogas estupefacientes o que produzcan dependencia física o psíquica. Los resultados de esta actividad pueden resultar en multas, prisión y/o decomiso de la nave de acuerdo a la normatividad Colombiana. Los agentes marítimos y capitanes deben ejercer suma diligencia y cuidado para evitar la materialización de esta actividad ilegal.
- Queda prohibido realizar labores con personal que se encuentren bajo los efectos del alcohol o sustancias alucinógenas durante la jornada de labores, maniobras o de operaciones de cargue o descargue. El piloto practico, o

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	90 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

cualquier persona que note este comportamiento tiene la obligación de informar a Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. y a la Autoridad Marítima.

- Está prohibido descender a abordar el buque bajo los efectos del alcohol o sustancias alucinógenas.
- Está prohibido para la tripulación extranjera salir de la Instalación Portuaria sin la autorización de la autoridad migratoria Colombiana.
- Está prohibido el uso de las sirenas de vapor o de aire o de instrumentos similares, solamente se podrán usar como señal de emergencia o peligro durante las maniobras de buque de acuerdo a las reglas de camino.
- Está prohibido bombear lastre, a menos que esté autorizado por la autoridad marítima de conformidad a lo establecido por el convenio MARPOL.
- Está prohibido fumar en áreas descubiertas del buque y plataforma marina de la Terminal.

6.6. Desatraque

La Instalación Portuaria procederá a ordenar y notificar una maniobra de desatraque de una nave en los siguientes casos:

- Por razones de seguridad o de orden público.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves, tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.
- Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- Criterios de seguridad y protección de la instalación portuaria.
- Bajo rendimiento imputable al barco.

Los costos de desatraque en los casos anteriores serán asumidos por el Buque o su Agente Marítimo.

Por falta de espacio en los tanques o áreas de almacenamiento, programadas para el recibo de los diferentes productos; en este caso, los costos en que se incurra serán por cuenta de la Instalación Portuaria.

El Capitán de la nave debe garantizar la disponibilidad de la nave para zarpe en el menor tiempo posible, después de haber finalizado la operación. Cualquier perjuicio

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	91 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

causado por demoras superiores a este límite es responsabilidad del Capitán de la nave, quien responde a la Instalación Portuaria y a terceros afectados por los costos ocasionados.

6.7. Orden de desatraque

La orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque de una nave por razones: de seguridad u orden público.
2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable o la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupará el último turno para el atraque en relación con las naves de su tipo que 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.
4. Cuando en la nave que esté atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma, inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, los autorizados, deben comunicar al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005)
5. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la terminal portuaria para que permanezca mayor tiempo atracado. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

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

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	92 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

6.8. Requisitos para el zarpe

Una vez finalizada las operaciones de descargue, se realizará lo siguiente:

- Se verifican niveles en los tanques del buque.
- Se liquidan cantidades en los tanques de tierra.
- Si la diferencia es mayor a - 0.5% según el Bill of Lading se solicita al buque que complete cantidades.
- Si no se completan las cantidades se realiza Carta de Protesta.
- Se firman documentos (tarja, estado de hecho, protestas, tiempos del barco, productividad) para el zarpe del buque.
- Se verifica la desconexión de mangueras.
- Se autoriza que el buque pueda zarpar.
- Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la Autoridad Marítima, conforme a las exigencias legales.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	93 de 106

CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria, prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior de la terminal 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.

La Instalación Portuaria 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 el recinto portuario, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales. El control estará a cargo de los responsables del puerto.

La Instalación Portuaria sigue los lineamientos del Manual de Seguridad Industrial, Salud e Higiene Ocupacional de la Organización Terpel que cumple con la normatividad vigente.

Uso de los Elementos de Protección Personal EPP

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

- Casco de Seguridad
- Gafas de Seguridad
- Botas de Seguridad punta de acero para las personas que van a realizar operaciones en la instalación portuaria
- Camisa Manga Larga para las personas que van a realizar operaciones en la instalación portuaria

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	94 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

- Pantalón Largo
- Overol (según el caso)
- Guantes para las personas que van a realizar operaciones en la instalación portuaria

Los anteriores son los EPP mínimos para las normales operaciones en la instalación portuaria, para los trabajos con equipos o productos determinados, los usuarios están en la obligación de utilizar los EPP (Mascaras de respiración, Equipos de autocontenido, gafas especiales, arnés de seguridad, etc.) de acuerdo al riesgo identificado para las labores a realizar.

Cualquier operador portuario que vaya a desarrollar una actividad dentro de la instalación portuaria debe tener a todo su personal con uniformes, carnes y distintivos que los identifique. Dentro de la instalación portuaria es obligatorio el cumplimiento de todas las normas colombianas en materia de seguridad industrial y los convenios internacionales acogidos por Colombia.

7.2. Fumigaciones

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por los autorizados, previa solicitud por escrito presentada por el interesado. La Instalación Portuaria informará a la ANLA, con el fin de que los procedimientos se lleven a cabo y tengan control sobre la actividad.

Dicha solicitud deberá contener de manera específica:

- La actividad y productos a emplear en el lugar día y hora de la fumigación zona de influencia y precauciones especiales a guardar.
- Efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado.
- Así mismo se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

7.3. 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 73/78, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados.

Los Capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	95 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

Las instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos contaminantes se encuentran registradas en el documento Manejo y Disposición de Desechos de la Instalación Portuaria.

La terminal no presta este servicio, en caso de requerirse el Capitán del Buque lo hará a través del Agente Marítimo para designar una empresa autorizada para realizar la recolección de estos residuos.

7.4. Cargas de origen animal y vegetal

Por las características propias de la carga a manejar en la Instalación Portuaria que son graneles líquidos tipo hidrocarburos y el buque tanque como medio de transporte, las cargas de origen animal y vegetal no son incluidas como cargas para ser manipuladas en la Instalación Portuaria.

7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo

Las naves que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue conforme con los Convenios Internacionales ratificados por el Gobierno Colombiano en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Portuaria y las directrices que ésta establezca.

Por las características propias de la carga a manejar en la Instalación Portuaria que son graneles líquidos tipo hidrocarburos y el buque tanque como medio de transporte, las cargas de material explosivo o radioactivo no son incluidas como cargas para ser manipuladas en la Instalación Portuaria.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	96 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

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

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

8.2. Facilitación del tráfico marítimo

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Autoridad Marítima, 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.

El control del tráfico marítimo en el Puerto de Cartagena está a cargo de la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto de Cartagena. Puertos del Caribe por su parte en apoyo a las autoridades verifica que en el área de maniobra de naves debidamente concesionada, no hayan artefactos, elementos o situaciones que representen peligros a la navegación y que podrían afectar el tráfico marítimo, en caso de detectar inconvenientes serán informados inmediatamente a la Capitanía de Puerto de Cartagena.

8.3. 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.

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

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	97 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

La visita debe ser coordinada por la Agencia Marítima de la embarcación y estará integrada por:

- Capitán del puerto o su representante quien la preside.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante de Migración Colombia.
- Un representante de la Aduana.
- Un representante de la Superintendencia General de Puertos si se estima conveniente.

El Piloto práctico es la única persona autorizada para abordar la nave que arribe a puerto antes de la visita Oficial. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

8.4. Libre plática

Antes de iniciar las operaciones de descargue se debe esperar que las autoridades portuarias concedan la libre plática y que el Perito designado por la capitanía de puerto, esté presente en la operación.

Solo se iniciara operaciones de forma inmediata cuando el buque que arriba al muelle venga de otro muelle en Colombia y ya la autoridad portuaria haya dado las autorizaciones respectivas y el perito se encuentre en las instalaciones.

8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A., se reserva el derecho a:

- Cancelar las ventanas solicitadas por el cliente y asignarla a otro usuario cuando no exista anuncio de la motonave por parte del cliente y/o de la agencia marítima, en los tiempos establecidos en el presente reglamento.
- Negar el ingreso de un buque que no se la haya dado aceptación por escrito mediante el análisis de documento Q88 enviado por el cliente para el proceso de vetting.
- Suspender o negar el inicio de operaciones cuando a juicio de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. los equipos utilizados no garanticen la seguridad y eficiencia de las operaciones.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	98 de 106
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		

- Suspender las operaciones de descargue, cuando las condiciones de trabajo, equipo, maniobra y otras características o situaciones no garanticen la integridad de las personas, el medio ambiente y la infraestructura.
- Permitir el ingreso de equipos portuarios, solamente cuando la demanda interna de servicios y la capacidad del terminal así lo justifiquen.
- No autorizar el inicio o suspender las operaciones en cubierta cuando Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. en coordinación con el perito nombrado por la DIMAR considere que las condiciones operativas a bordo son deficientes o existan equipos con certificados vencidos.
- No autorizar el inicio de operaciones de cargue o descargue de embarcaciones y/o de servicios prestados al buque cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y en general con la normatividad aduanera, ambiental u otro requisito legal aplicable o a los procedimientos establecidos por Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.
- Suspender o negar las operaciones cuando a juicio de Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. haya incumplimiento de las obligaciones que trata el Código PBIP aplicable para la instalación portuaria.
- Exigir a los usuarios mantener en forma continua las labores dentro de los horarios establecidos para las operaciones y prestación de servicio o fuera de dicho horario si se considera necesario para agilizar las operaciones, evitar congestiones o para asegurar que las facilidades portuarias utilizadas para la operación sean utilizadas al máximo de su capacidad, sin que los trabajadores excedan las horas o jornada legal permitida por el Ministerio de Protección Social.
- Suspender cualquier actividad cuando exista incumplimiento en las normas que Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A. haya establecido conforme a la legislación nacional para la prevención y protección del medio ambiente y la seguridad y salud de los trabajadores y usuarios.
- No autorizar el inicio de operaciones de descargue, cuando los BL (Bill of Loading) no se encuentren endosados al usuario operador con destino Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.
- No autorizar el ingreso de trabajadores u operarios que no cuenten con la ropa y elementos de protección personal adecuada para la labor a realizar.

PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Res. No. 850, 04/2017	
	Fecha	Marzo 2019
	Rev.	3
	Página	99 de 106

- Negar el ingreso del personal de las empresas de vigilancia que no estén certificados en el curso OMI 3.24

ANEXOS

ANEXO 1- EQUIPOS PARA ATENDER LAS NAVES Y LOS DIFERENTES TIPOS DE CARGA EN PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A.

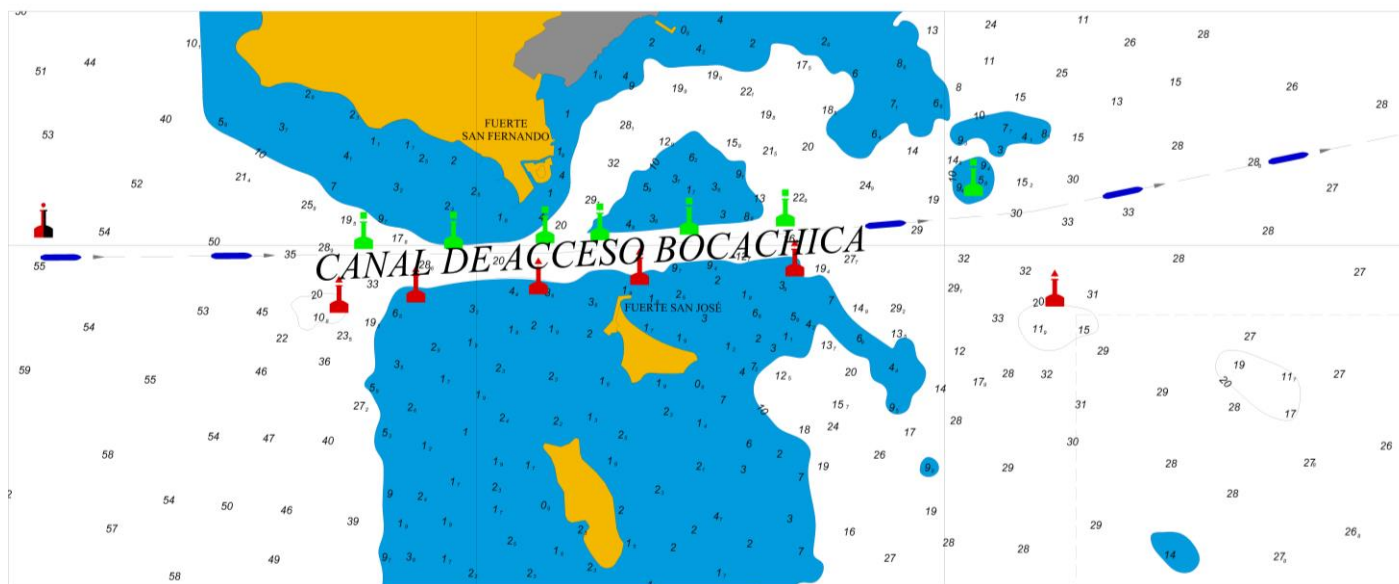
ITEM	NOMBRE	CANT	DESCRIPCION
OFF SHORE			
1	PLATAFORMA MARINA		Estructura que soporta todas las facilidades en el área marina
1.1	SISTEMA DE AIRE		
1.1.1	Tanque pulmón de aire	1	Almacena el aire utilizado para la operación de marraneo
1.1.2	Válvula de compuerta 3" red de aire	3	Control y bloqueo de flujo de aire
1.1.3	Válvula cierre rápido red de aire	4	Control y bloqueo de flujo de aire
1.1.4	Válvula cheque 2 " red de aire	2	Evita contraflujo de aire
1.1.5	Válvula 1 1/2 "	5	Control y bloqueo de flujo de aire
1.1.6	Manómetros	3	Medir presión de aire
1.2	ENERGÍA		
1.2.1	Subestación eléctrica	1	Conjunto de equipos que se encargan del control el suministro eléctrico
1.2.1	Luminarias 175 wattios Metahalide	8	Proporciona iluminación en la plataforma
1.2.2	Tubería 2"	1	Protección del cableado
1.3	LÍNEA 1		
1.3.1	Manguera 6"	2	Se conectan de 2 en 2, es decir, 20 metros para cada línea de producto. Sirven para realizar la conexión entre el manifold del buque y el manifold de recibo de tanques.
1.3.2	Estación de marrano	1	Permite el lanzamiento y recepción de los marranos
1.3.3	Válvula de bola 8"	1	Control y bloqueo de flujo de producto
1.3.4	Válvula cheque 8"	1	Evita contraflujo de producto
1.3.5	Válvula de compuerta 6"	1	Control y bloqueo de flujo de producto
1.3.6	Manómetro	1	Medir presión de producto
1.4	LÍNEA 2		
1.4.1	Manguera 6"	2	Se conectan de 2 en 2, es decir, 20 metros para cada línea de producto. Sirven para realizar la conexión entre el manifold del buque y el manifold de recibo de tanques.
1.4.2	Estación de marrano	1	Permite el lanzamiento y recepción de los marranos
1.4.3	Válvula de bola 8"	1	Control y bloqueo de flujo de producto
1.4.4	Válvula cheque 8"	1	Evita contraflujo de producto
1.4.5	Válvula de compuerta 6"	1	Control y bloqueo de flujo de producto

1.4.6	Manómetro	1	Medir presión de producto
1.4*	Válvula de compuerta 6"	1	Permite interconectar líneas de producto 1 y 2
1.5	SISTEMA CONTRA INCENDIO		
1.5.1	Monitor 1	1	Dispositivo que proporciona caudal de agua ante una emergencia de incendio
1.5.2	Monitor 2	1	Dispositivo que proporciona caudal de agua ante una emergencia de incendio
1.5.3	Tubería	1	Transporta caudal de agua del sistema Contra Incendio
1.5.4	SCI planta	1	Conjunto de bomba eléctrica, diésel y jockey para suministrar 1200 GPM H2O a plataforma marina
1.5.5	Manómetro	1	Medir presión del agua
1.6	GARITA	1	Construcción para vigilante
2	PIÑA DE AMARRE	2	Permite amarrar o asegurar adecuadamente la motonave
3	PIÑA DE ATRAQUE	2	Conocidos como Dolphin o duques de alba. Permite atracar las motonaves y amortiguar su acordonamiento
4	LÍNEA SUBMARINA		
4.1	LÍNEA 1 (PRODUCTO) 8"	1	Transporte de producto desde manifold de buque a manifold de tanques
4.2	LÍNEA 2 (PRODUCTO) 8"	1	Transporte de producto desde manifold de buque a manifold de tanques
4.3	LÍNEA 3 (AIRE) 3"	1	Transporte de flujo requerido de aire para marraneo
4.4	LÍNEA 4 (AGUA)	1	Transporta caudal de agua del sistema Contra Incendio
4.5	LÍNEA 5 (ELECTRICA)	1	Protección del cableado
5	PUENTES	2	Interconectar y facilitar el paso entre las pinas de atraque y la plataforma
6	ZONA DE MANIOBRAS	1	Zona para posicionamiento del buque
7	PLATAFORMA DE ARRIBO	1	Permite embarque y desembarque de la tripulación que va en las embarcaciones menores
8	EMBARCADERO TIERRA	1	Permite embarque y desembarque de la tripulación que va en las embarcaciones menores
ON SHORE			

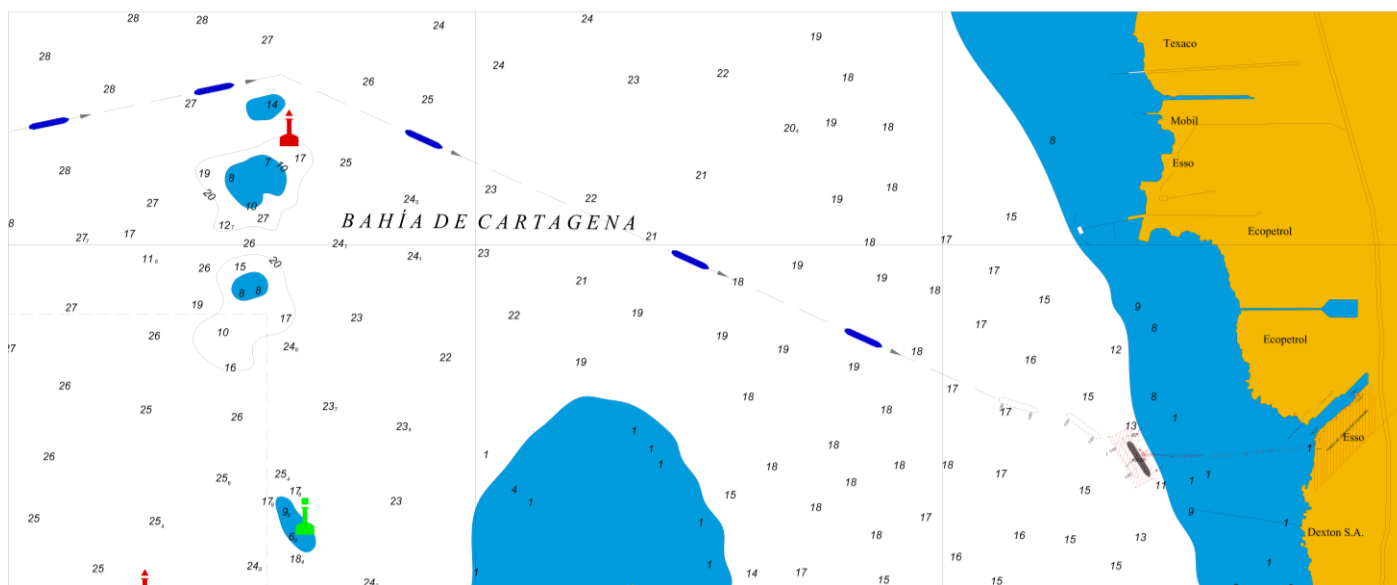
9	PLATAFORMA DARSENA	1	Permite el acceso de la tripulación al embarcadero
10	CONTROL DE ACCESO	1	Dispositivo que controla la entrada y salida del personal a la dársena
11	TUBERIA ENTERRADA		
11.1	LÍNEA 1 (PRODUCTO)	1	Transporte de producto desde manifold de buque a manifold de tanques
11.2	LÍNEA 2 (PRODUCTO)	1	Transporte de producto desde manifold de buque a manifold de tanques
11.3	LÍNEA 3 (AIRE)	1	Transporte de flujo requerido de aire para marraneo
11.4	LÍNEA 4 (AGUA)	1	Transporta caudal de agua del sistema Contra Incendio
11.5	LÍNEA 5 (ELECTRICA)	1	Protección del cableado
12	TUBERÍA AÉREA		
12.1	LÍNEA 1 (PRODUCTO)	1	Transporte de producto desde manifold de buque a manifold de tanques
12.2	LÍNEA 2 (PRODUCTO)	1	Transporte de producto desde manifold de buque a manifold de tanques
12.3	LÍNEA 3 (AIRE)	1	Transporte de flujo requerido de aire para marraneo
12.4	LÍNEA 4 (AGUA)	1	Transporta caudal de agua del sistema Contra Incendio
12.5	LÍNEA 5 (ELECTRICA)	1	Protección del cableado
13	INFRAESTRUCTURA PIPE RACK	-	Soporte para tubería y manifold

Fuente: Archivos Puertos del Caribe Sociedad Portuaria S.A.

ANEXO 2- CANAL DE ACCESO Y APROXIMACIÓN A PUERTOS DEL CARIBE SOCIEDAD PORTUARIA S.A

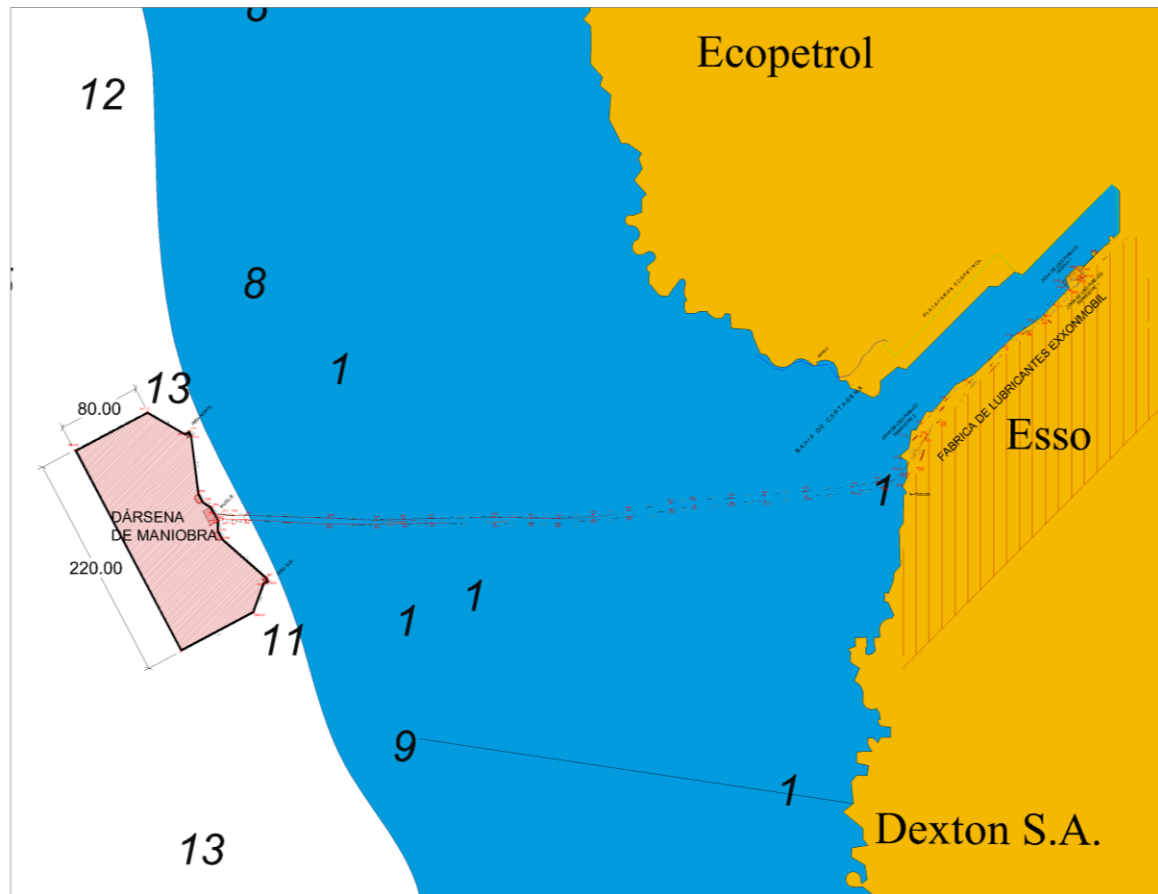


Fuente: Carta referencia COL264



Fuente: Carta referencia COL264

ANEXO 3 – DÁRSENA DE MANIOBRA (ÁREA DE MANIOBRAS)



Fuente: Carta referencia COL264 y Plano de muelle Puertos del Caribe Sociedad Portuaria