## REPÚBLICA DE COLOMBIA



# MINISTERIO DE TRANSPORTE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 1589

RESOLUCIÓN No.

DE 2018

)

2 4 AGO. 2018

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD ATUNAMAR LIMITADA"

## EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus Decretos reglamentarios, de la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017, y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, la Resolución No. 1096 del 25 de junio de 2018, y

#### **CONSIDERANDO**

- 1. Que el artículo 1 de la Ley 1ª de 1991 "Estatuto de Puertos Marítimos" establece que la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos son de interés público.
- **2.** Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos "(...) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelaciones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; periodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la Empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.".
- **3.** Que, a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone "Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.".
- **4.** Que el Decreto 101 de 2000 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones", en su artículo 30, numeral 16, radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR, dependencia especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, con autonomía administrativa y financiera, integrada por el Ministro de Transporte o su delegado, quien la presidirá, el Director del DNP o su delegado y tres expertos comisionados nombrados por el Presidente de la República, la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
- **5.** Que el Decreto 2741 de 2001, en su artículo 5, modificó el parágrafo 2 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, vigilancia y control.

HN

- **6.** Que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones INCO, con el objeto de "planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.".
- **7.** Que el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 en su artículo 2 numeral 2.4, y artículo 6 numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte.
- 8. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura ANI, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- **9.** Que la Agencia Nacional de Infraestructura mediante Resolución No. 1694 del 17 de diciembre de 2014, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 de la Ley 1 de 1991 y 2.2.3.3.3.1. del Decreto 1079 de 2015, otorgó formalmente una Concesión Portuaria a la Sociedad Atunamar Limitada, para ocupar en forma temporal y exclusiva una zona de uso público de la Nación ubicada en la jurisdicción del Distrito Turístico, Histórico y Cultural de Cartagena, para la construcción y operación de un terminal portuario a cambio de una contraprestación económica, por un plazo de 20 años, para operar un puerto de servicio privado.
- **10.** Que como consecuencia de lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad Atunamar Limitada suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 002 del 24 de diciembre de 2014.
- 11. Que el Contrato de Concesión Portuaria 002 de 2014, en su Cláusula 7, establece:

## "CLÁUSULA 7 REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

El CONCESIONARIO dará cumplimiento a la Resolución No. 0071 del 11 de febrero de 1997 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, y aquellas que la modifiquen, para lo cual deberá remitir al CONCEDENTE el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, para su aprobación, en un plazo no mayor a seis (6) meses antes del inicio de la operación del Terminal Portuario. La aprobación de este reglamento por parte del CONCEDENTE, será requisito previo para el inicio de la operación portuaria, so pena de la imposición de multas a que haya lugar."

- **12.** Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017, "Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones.".
- **13.** Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 2017, la misma "(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.".
- 14. Que la Resolución No. 850 de 2017, en su artículo 15, dispone:

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

- 1. Servicios portuarios que presta.
- 2. Condiciones de la prestación de los servicios.
- 3. Políticas de calidad y acceso.
- 4. Verificación de información y documentos.
- 5. Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.
- 6. Reglamento de Seguridad Industrial.
- 7. Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional.
- 8. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.
- 9. Cuantificación de las cargas, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios entre los prestadores del servicio.
- 10. Elementos materiales para la prestación de servicios y sus características.
- 11. Recursos humanos mínimos para la prestación de servicios y su cualificación.
- 12. Requisitos para el acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.
- 13. Estructura tarifaria de acuerdo con la normatividad vigente.
- 14. Plazo de vigencia de las concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario otorgado por la autoridad competente.
- 15. Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios.
- 16. Reservas en la prestación de servicios y acceso a las instalaciones portuarias, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.
- 17. Sistemas para el manejo de la carga determinado por tipo de carga y modalidad de operación de comercio exterior realizado (Importación, Exportación, etc.).
- 18. Horarios de atención al público, procedimientos y requisitos que deban cumplir los autorizados y quienes realicen actividades portuarias, conforme a lo establecido en la presente resolución.
- 19. Obligaciones de los operadores portuarios y usuarios de la terminal portuaria.".

## 15. Que la Resolución No. 850 de 2017, en su artículo 18, establece:

"Artículo 18. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos relacionados con el puerto:

- 1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.
- 2. Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.
- 3. Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
- 4. Accesos a áreas de fondeo y maniobras.
- 5. Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.

AN

- 6. Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
- 7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.
- 8. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.
- 9. Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.
- 10.Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.".
- 16. Que la Resolución No. 850 de 2017, en su artículo 20, dispone:

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

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

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

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

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

- 17. Que asimismo el artículo 21 de la Resolución No. 850 de 2017, establece:
  - "Artículo 21. Aprobación y plazo. Las entidades concedentes aprobarán mediante resolución motivada los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, siempre y cuando estos cumplan con los requisitos indicados en el presente acto administrativo. (...)"
- 18. Que el artículo 22 de la misma Resolución No. 850 de 2017, establece:

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

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

**19.** Que la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante comunicación radicado ANI No. 2018-409-042842-2 del 30 de abril de 2018 emitió concepto en relación con el Reglamento Técnico de Operación presentado por la Sociedad Atunamar Limitada, en los siguientes términos:

"El Representante Legal de ATUNAMAR LTDA, doctor Carlos Díaz Wrigh, mediante escrito radicado en esta Superintendencia con No. 20185603317652 del 09/04/2018, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del asunto, debidamente ajustado conforme requerimientos de esta Superintendencia con radicados (...)

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

**20.** Que mediante radicado No. 2018-409-043256-2 del 02 de mayo de 2018 la Dirección General Marítima – DIMAR emitió concepto de viabilidad sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Atunamar Limitada, en los siguientes términos:

"Con referencia al oficio sin referencia de fecha 06 de Abril del presente año radicado en DIMAR bajo el No. 292018102468 de 9 de abril de 2018, mediante el cual presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación — RCTO de ATUNAMAR LIMITADA, para concepto de la Autoridad Marítima, acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, expedida por el Ministerio de Transporte, me permito remitir Evaluación Técnica al Proyecto en mención, con concepto previo Favorable, y un CD que contiene el documento Evaluado, con el propósito de continuar con el correspondiente proceso."

- **21.** Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde a la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de su función establecida en el numeral 16 del Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura, adoptado por la Resolución No. 1096¹ del 25 de junio de 2018, hacer seguimiento a la aplicación por parte de los Concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario.
- **22.** Que en virtud de lo anterior, la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante radicado No. 2018-303-011555-3 del 01 de agosto de 2018 emitió concepto de viabilidad técnica respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario Sociedad Atunamar Limitada, concluyendo lo siguiente:

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> "Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones".

Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Férreo y Portuarios. Funciones Esenciales. "(...) 16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría".

- "(...) desde el punto de vista técnico se considera viable proceder con la aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la sociedad ATUNAMAR Ltda., según lo dispuesto en los artículos 20 y 21 de la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte." (Subrayado fuera del texto).
- 23. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Atunamar Limitada y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente, se debe proceder a su aprobación.

Que en mérito de lo expuesto,

#### **RESUELVE:**

ARTÍCULO PRIMERO. – Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria para el terminal de servicio privado de la Sociedad Atunamar Limitada en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2014, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

ARTÍCULO SEGUNDO. - Fijación. La Sociedad Atunamar Limitada deberá fijar la presente Resolución y el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público y en los medios de divulgación que ésta considere pertinentes a fin de garantizar la publicidad del mismo y para permitir su fácil consulta a todas las personas que desarrollen actividades portuarias en sus instalaciones.

ARTÍCULO TERCERO. – Notifíquese la presente Resolución a la Sociedad Atunamar Limitada por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

ARTÍCULO QUINTO. - La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma no procede recurso alguno en sede administrativa.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPL

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el

JOSÉ LEÓNIDAS NARVÁEZ MORALES

Vicepresidente de Gestión Contractual Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó aspectos jurídicos: Andrea Patiño Chacón – Abogada - GAL1 - 🔰 🛝 Provectó aspectos técnicos: Yadira Pérez Arciniegas - Asesor Técnico GITFyp - VGC 41)

Revisó aspectos jurídicos: Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente GIT Pérreo y Portuario - VGC

Proyectó aspectos jurídicos: José Román Pacheco Gallego – Gerente Asesoría Legal 1 - VJ

## TABLA DE CONTENIDO DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

## CAPITULO I ASPECTOS GENERALES

- 1.1 Objetivo
- 1.2 De las Aplicaciones del RCTO
- 1.3 Definiciones
- 1.4 Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional de los servicios
- 1.5 Obligaciones
- 1.5.1 Obligaciones de los Operadores Portuarios
- 1.5.2 Obligaciones de las Agencias Marítimas
- 1.5.3 Obligaciones de los Usuarios del Terminal Portuario
- 1.5.4 PBIP

## CAPITULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DEL TERMINAL PORTUARIO

- 2.1 Organización
- 2.1.1 La Compañía o Empresa
- 2.1.2 Funciones del Terminal
- 2.2 Administración
- 2.2.1 Modelo de Administración y Operación
- 2.2.2 Relación con los Usuarios
- 2.2.3 Estructura Tarifaria
- 2.2.4 Protocolo de Facturación
- 2.2.5 Políticas de Calidad y acceso
- 2.2.6 Sistema de Comunicación y de Información
- 2.2.7 Código de Buen Gobierno del Puerto

## CAPITULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

- 3.1 Canales de Acceso
- 3.2 Dársena de Maniobra
- 3.3 Área de Atraque
- 3.4 Muelle
- 3.5 Ayudas a la Navegación
- 3.6 Peligros a la Navegación
- 3.7 Áreas de Fondeo
- 3.8 UKC y Calado Operacional
- 3.9 Programa de Mantenimiento e información batimétrica según contrato
- 3.10 Accesos Vehiculares
- 3.11 Patios y Bodegas
- 3.12 Instalaciones para el recibo de Carga
- 3.13 Equipos para operación portuaria
- 3.14 Instalaciones de Recepción

#### CAPITULO IV

## SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

- 4.1 Horarios
- 4.2 Condiciones de la prestación de los servicios
- 4.3 Documentación Necesaria para la prestación de los servicios
- 4.4 Servicios Generales
- 4.4.1 Uso de Dársena de maniobra y canales de acceso
- 4.4.2 Control de las operaciones portuarias
- 4.4.3 Vigilancia para la seguridad de las Áreas del puerto
- 4.4.4 Condiciones de iluminación
- 4.5 Servicios a la Nave
- 4.5.1 Características del Buque tipo
- 4.5.2 Servicio de Practicaje
- 4.5.3 Servicio de Remolcador
- 4.5.4 Amarre y Desamarre de Buques
- 4.5.5 Muellaje
- 4.5.6 Escotillas
- 4.5.7 Reparaciones menores
- 4.5.8 Aprovisionamiento y Usería
- 4.5.9 Recibo y/o suministro de lastre
- 4.5.10 Suministro de combustible
- 4.5.11 Recepción de Desechos líquidos y vertimientos
- 4.5.12 Recepción de Desechos Sólidos
- 4.5.13 Servicio de Vigilancia
- 4.6 Servicios a la carga

## CAPITULO V PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

- 5.1 Protocolo de Maniobras
- 5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario
- 5.1.2 Maniobra de Atraque
- 5.1.3 Maniobra de Amarre
- 5.1.4 Maniobra de zarpe
- 5.1.5 Maniobra de reviro
- 5.1.6 Maniobra de Fondeo
- 5.2 Protocolo de zarpe de emergencia
- 5.3 Protocolo sobre control tránsito en canal de navegación
- 5.4 Protocolo sobre el manejo de cargas contaminadas
- 5.5 Protocolo para el rescate de cargas y objetos que caigan al agua
- 5.6 Protocolo para atender emergencias y contingencias
- 5.7 Protocolo para atender derrames por hidrocarburos
- 5.8 Protocolo para apertura de bodegas
- 5.9 Protocolo para la entrega de la carga
- 5.10 Protocolo para el control de ingreso y salida de persona
- 5.11 Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas IMDG
- 5.12 Protocolo para la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional RSI
- 5.13 Protocolo para circulación dentro del terminal
- 5.14 Protocolo para identificación de personal, equipos y cargas

## **CAPITULOVI** REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

- 6.1 Prelación para el atraque
- 6.2 Asignación de muelle
- 6.3 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves
- **6.4** Prohibiciones
- 6.5 Servicio de Practicaje
- 6.6 Desatraque
- 6.7 Orden de desatraque
- 6.8 Requisitos para zarpe

## **CAPITULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE**

- 7.1 Salud en el trabajo
- 7.2 Fumigaciones
- 7.3 Cargas de Origen Animal y Vegetal

## **CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION**

- 8.1 Documentación
- 8.2 Facilitación del Tráfico Marítimo
- 8.3 Visita Oficial
- 8.4 Libre Plática
- 8.5 Reservas y derechos en la prestación de los servicios

### **REGLAMENTO TÉCNICO DE OPERACIONES**

## CAPITULO I ASPECTOS GENERALES

## 1.1 Objetivo

El reglamento de condiciones técnicas de operación del terminal marítimo, es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el estado colombiano y la normatividad internacional aplicable.

## 1.2. De las Aplicaciones del RCTO

Las disposiciones contenidas en el presente documento son de obligatorio cumplimiento y se aplicarán a todas las personas naturales y jurídicas, que en calidad de usuarios del puerto, conforme con la definición contenida en el artículo 5 de la Ley 1 de 1991, utilicen las instalaciones, las cuales para efectos del presente reglamento se denominarán como Instalación Portuaria **ATUNAMAR**.

El control de tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima o quien haga sus veces. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas en los puertos nacionales, están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos de control de tráfico marítimo expida la Autoridad Marítima, en coordinación con las normas establecidas en el presente reglamento.

Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de bajamar en actividades portuarias, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones delos funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura — ANI, Superintendencia de Puertos y Transporte, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales — ANLA y Dirección General Marítima —DIMAR o quienes hagan sus veces y en general, cualquier autoridad de orden Local y Nacional.

Todos los visitantes, usuarios y autoridades que hagan uso, ingresen o visiten a las instalaciones de la IP **ATUNAMAR** deberán dar cumplimiento con la totalidad de los requisitos, normas y disposiciones establecidas en el presente reglamento y todas otras aquellas vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN y demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas sobre las actividades portuarias conforme a la ley, tales como autoridades de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, control del medio ambiente, etc.

#### 1.3. Definiciones

Para los efectos del presente reglamento regirán las siguientes definiciones:

Actividad Portuaria	De acuerdo a lo establecido en la Ley 1 de 1991 artículo 5.1 se considera actividad portuaria, entre otras, a la construcción, operación y administración de puertos y terminales portuarios.
Agencia Marítima	Representante de la nave en Colombia. Ver más en el artículo 15 del presente reglamento.
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura

ANLA	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
Atunamar	Es el titular de la concesión portuaria donde
	opera la IP <b>ATUNAMAR</b> .
Armador	Es la persona natural o jurídica, bien sea o no
•	propietario de la nave, que se encarga de
	equipar, tripular y mantener en estado de
	navegabilidad una nave, con objeto de asumir
	su gestión náutica y operación.
Arrufo	Curvatura longitudinal de la cubierta alta o de
	la quilla de modo que las extremidades de proa
	y popa queden más altas que el centro.
Asiento	El asiento de un buque (A) se define como la
7.0.0	diferencia entre el calado de popa (Cpp) y el
	calado de proa (Cpr)
	para una línea de flotación (F) determinada.
	para ana mica de notación (1) determinada.
	A = Cpp - Cpr
	A > 0: asiento positivo o apopante.
	A = 0: asiento cero o en aguas iguales.
	A < 0: asiento negativo o aproante.
	La comparación de los asientos en diferentes
	flotaciones dará lugar a la diferencia de
	calados.
Autoridad Portuaria	Son el Ministerio de Transporte, la
	Superintendencia de Puertos y Transporte, la
	DIMAR y las demás autoridades que, de
	conformidad con la Ley Colombiana, son
	consideradas autoridades portuarias.
Brazola	Es la pared perimetral que rodea a la boca
<i>†</i>	escotilla de la bodega de una embarcación.
Calado Aéreo	Es la distancia vertical desde la línea de
	flotación hasta la parte más superior del buque.
Calado Aéreo de Cargue	Es la distancia desde la línea de flotación hasta
	la parte superior de la brazola, se usa para
	determinar la distancia mínima con respecto al
	cargador de barcos.
Canal de Acceso Público	Es el canal de uso público para el ingreso de los
	buques al terminal marítimos ubicado en
	Cartagena, Sector Mamonal, Km 08. y otro
	terminal localizado en el área (Puerto
	Mamonal).
Canal de acceso al terminal	Espacio Marítimo natural o artificial utilizado
	como tránsito de las naves, para permitirles
	acceder a la instalación portuaria o retirarse de
	ella.
CAP	De sus siglas en inglés Condition Assessment
	Program. Programa de evaluación del estado
	de la nave realizada por Rightship o por las
	Sociedades de Clasificación pertenecientes a la
	IACS.
Capitán de Puerto	Es el representante local de la DIMAR.
·	25 of topicocitatice local de la DilVIAIV.

Carga	Para efectos del presente reglamento la definición de carga se limitará a atún.
Cargador de Barcos (Shiploaders)	Son los equipos instalados en el muelle para
Código BLU	cargar los barcos.  Es el código de prácticas para la seguridad de operaciones de cargue y descargue de graneleros que figura en el anexo de la resolución A.862(20) de la Asamblea de la OMI,
	del 27 de Noviembre de 1997.
Código ISM (Internacional Safety Management Code)	Es el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, adoptado por la Asamblea de la OMI.
Código PBIP	Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
Concesión Portuaria	La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, permite que una sociedad portuaria o no como en el caso de los muelles privados pesqueros, ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.
Control Estatal de Puerto (Port State Control(PSC))	Es la inspección que se le realizan a los buques extranjeros para verificar que las condiciones del buque y sus equipos cumplan con los requerimientos de las regulaciones internacionales y que el buque esté manejado y operado bajo esas normas.
Convención SOLAS (Safety of Life at Sea)	Es la convención internacional de la seguridad de la vida humana en el mar, incorporado er Colombia bajo el decreto Ley 8 de 1980.
Dársena de Maniobra	Área del puerto destinada para las maniobras de preparación del buque para el acercamiento o despegue del muelle, las maniobras sor normalmente realizadas con apoyo de remolcadores.
Derroteros	Un derrotero es una publicación náutica específica. Consiste en una obra escrita e ilustrada, que describe las costas, bajo fondos señalizaciones (boyas, faros, balizas, etc.) perfiles visuales de las costas, peligros, formas de navegación convenientes, puertos terminales, etc., para información indispensable – del navegante.
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
DIMAR	Dirección General Marítima – Autoridad Marítima.

Discoulée Commel 84/st	Assaulated Namikius - Colombia
Dirección General Marítima	Autoridad Marítima Colombiana encargada de
, , , , ,	ejecutar la política del Gobierno en esta
Duelt Courses (Improposition de Code de a) Efect	materia.
Draft Survey (Inspección de Calados) Efecto	Procedimiento para realizar cálculo de la
Squat o trimado dinámico	cantidad de atún descargada del buque.
	Se entiende por trimado dinámico o "squat" el
	incremento adicional de calado de un buque en
~	relación con el nivel estático del agua,
	producido por el movimiento del barco a una
DIAT	velocidad determinada.
DWT	Tonelaje de peso muerto (Deadweight
F	tonnage)
Enrasado	Es la nivelación total o parcial de la carga dentro
	de las bodegas, mediante conductos o
	canaletas de carga, maquinaria móvil o
Folgra do trabaja	manualmente.
Eslora de trabajo	Es la longitud desde el extremo proel de la
	bodega N°1hasta el extremo popel de la
Estructura Portuaria	bodega más a popa.
ESTINCTING POLLUGITA	Obras de infraestructura y superestructura
ETA	construidas en puertos para atender las naves. Sigla proveniente del inglés que indica la hora
EIA .	estimada de arribo al puerto (Estimated Time
	of Arrival).
Factor de estiba (Stowage FactorSF)	La relación entre el volumen ocupado y el peso
ractor de estida (Stowage Factor -SF)	de una carga determinada.
GMT	De sus siglas en inglés Greenwich Meridian
	Time – Tiempo del Meridiano de Greenwich.
IACS	Sigla proveniente del inglés International
	Association of Classification Societies.
	Asociación Internacional de Sociedades de
	Clasificación.
IALA	Sigla proveniente del inglés International
	Association of Marine Aids and Lighthouse
	Authorities. Sistema de balizamiento marítimo.
IMO	Organization Maritima Internacional
IMSBC	Código Marítimo Internacional de Cargas
	Solidas
Inspector de Calados (Marine Draft Surveyor)	Certificador oficial marítimo, es la persona que
	realiza las inspecciones, mediciones y los
	cálculos para determinar la cantidad de carga,
	antes, durante y al finalizar el cargue.
IP	Instalación Portuaria.
Instalación Portuaria	Obras de infraestructura y superestructura,
	construidas en un puerto o fuera de él,
	destinadas a la atención de naves, prestación
	de servicios portuarios o construcción y
19 51(1)	reparación de naves.
Libre Plática	Se entiende por libre plática la autorización por
	parte de las Autoridades Colombianas para que

	una nave realice libremente las operaciones de embarque y desembarque.
MARPOL 73/78	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques desarrollado por la OMI.
NOR	Notice of Readiness
OMI	Organización Marítima Internacional o IMO en sus siglas en inglés (International Maritime Organization) organismo especializado de la ONU.
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
Operador Portuario	Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porte o de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y Usería.
OPIP	Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
OP	Operador Portuario
Piloto Práctico	Es un Marino (Operador Portuario) que presta servicio de asesoramiento a los buques para conducirlos en aguas peligrosas o de intenso tráfico, como puertos, canales y ríos.
PMA	Plan de Manejo Ambiental
Póliza de Casco y Maquinaria (Hull and Machinery (H&M)) Póliza de Protección e Indemnización P&I(Protection and Indemnity) Insurance Club	La póliza de casco y maquinaria de buques ampara los daños y pérdidas que ocurran al buque asegurado provenientes de:
	<ul> <li>Temporal.</li> <li>Varamiento.</li> <li>Naufragio.</li> <li>Abordaje fortuito.</li> <li>Incendio.</li> <li>Cambio forzoso de derrota o de viaje.</li> <li>Echazón.</li> <li>En general, de todos los accidentes y riesgos de mar.</li> </ul> Sociedad o asociación de armadores o propietarios de buques destinados a otorgar protecciones o prestar indemnizaciones a sus propios miembros respecto a riesgos
Quebranto	normalmente no cubiertos por el seguro marítimo. También se denomina P & I.  Curvatura longitudinal de la cubierta alta o de la quilla, de modo que las extremidades de la proa y popa queden más baja que el centro de la embarcación.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD ATUNAMAR LIMITADA"

Reglamento	Norma Jurídica de carácter general dictada por
_	la autoridad para regir una actividad.
Remolcador	Es una embarcación utilizada para ayudar a la
	maniobra de otras embarcaciones,
	principalmente al halar o empujar a dichos
	barcos o similares en puertos, pero también en
	mar abierto o a través de ríos o canales.
	También se usan para remolcar barcazas,
	barcos incapacitados u otros equipos.
Rightship	Es un especialista en investigación de
	antecedentes de las naves, utilizando su
	creciente influencia para promover la
	seguridad y la eficiencia en la industria
	marítima mundial.
RIPA	Reglamento Internacional para Prevenir los
	Abordajes
RSI	Reglamento de Seguridad Industrial
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la
	Vida Humana
SuperPuertos	Superintendencia de Puertos y Transporte
TBR	Tonelaje Bruto.
T.R.B	Tonelaje de Registro Bruto, es una medida de
	volumen recomendada por la OMI como
	parámetro en convenios, leyes y reglamentos;
	También como base estadísticos relacionados
	con el volumen total o capacidad utilizable de
	los buques mercantes.
TM	Tonelada métrica.
ТРН	Siglas correspondientes a Toneladas por Hora.
TPM o DWT	El tonelaje de peso muerto, o DWT (acrónimo
	del término en inglés Dead weight tonnage), es
	la medida para determinar la capacidad de
	carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor
	se expresa en toneladas métricas.
Trimado	Es la adición, la retirada o el traslado de peso
	en un buque para que los calados a proa y popa
	sean los requeridos.
UKC	De sus siglas en inglés (Under Keel Clearance)
	corresponde a la distancia entre la quilla del
	buque y el fondo marino.
WWD	De sus siglas en inglés (Working Weather Day),
	se refiere a los días laborables en que el tiempo
	permita realizar la operación de descargue.
	1 1

## 1.4 Requisitos de Capacidad Técnica e idoneidad profesional de los servicios

Para garantizar la calidad del servicio y la seguridad de las operaciones de descargue de atún que se desarrollan en la IP **ATUNAMAR**, los operadores portuarios que realizan actividades en el terminal portuario dan cumplimiento a las medidas ambientales, de seguridad, operativas, prevención y todas otras aquellas dispuestas en los Convenios SOLAS y MARPOL, en el Código BLU; todos los anteriores expedidos por la Organización Marítima Internacional — OMI, los cuales servirán tanto a la IP

ATUNAMAR como a los buques para realizar sin riesgos las operaciones de manipulación y descargue de atún.

De otra parte, tanto los capitanes de los buques como los responsables del puerto IP ATUNAMAR, en donde se llevan a cabo operaciones de descargue de atún, deberán tener en cuenta que ante la eventualidad de presencia de desechos peligrosos con riesgos de naturaleza química deberán consultar y dar aplicabilidad al Convenio SOLAS — CapítulosII-2 y VII-, así como la Circular MSC/Circ. 675 (Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias), sin perjuicio de lo establecido en el Articulo 46 Recepción de desechos generados a bordo de los buques, del presente reglamento de condiciones técnicas de operación.

## 1.5 Obligaciones

## 1.5.1 Obligaciones de los Operadores Portuarios

El Decreto 4735 de 2009 fue el que rigió el trámite de concesión del muelle de Atunamar.

El artículo 5º Permitía que se otorgara no solo a sociedades portuarias sino a actividades conexas a la concesión portuaria.

El artículo 90, numeral 9.2 en los requisitos de concesión para muelles dedicados a la pesca no exige constituirse en Sociedad Portuaria ni la promesa de hacerlo como si se les exige a los concesionarios generales.

El Decreto 0474 de 2015, de 17 de marzo, derogó al anterior, rige hacia el futuro, sin embargo, en el artículo 60 No 6.2, se mantiene la no exigencia de ser sociedades portuarias a los muelles de pesca.

## 1.5.2 Obligaciones de las Agencias Marítimas

Es aquel que de conformidad con el artículo 1455 del Código de Comercio Colombiano, representa en tierra a los propietarios o armadores de las naves que arriben a la IP ATUNAMAR para todos los efectos legales y tiene las atribuciones y obligaciones establecidas en los artículos 1489 y siguientes del Código de Comercio Colombiano. Los armadores y/o fletadores de las naves que arriben a la IP ATUNAMAR designarán su agente marítimo conforme a lo establecido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la IP ATUNAMAR. Los agentes marítimos designados por los armadores y/o fletadores deberán ser previamente sujetos a aprobación por parte de ATUNAMAR.

## 1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

- Todo trabajador debe portar el carné de identificación
- Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante Atunamar Ltda. la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
- Disponer del personal y/o equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades, en las fechas y horas acordadas, así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por Atunamar Ltda.
- Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica y a las normas de seguridad industrial de conformidad con los estándares establecidos en el Terminal.
- Realizar una selección técnica y adecuada de su personal operativo y practicarle todos los exámenes ocupacionales pertinentes. Para los operadores de equipos dará atención especial a los exámenes de agudeza visual y auditiva.
- Brindar a su personal programas de educación orientada al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
- Asignar un supervisor permanente que se responsabilice sobre la seguridad de todas sus operaciones realizadas en el Terminal.
- Responder ante Atunamar Ltda. y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal

que se encuentre a su cargo dentro del Terminal, ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados por otros operadores o contratistas independientes. Igualmente responderá por los daños que cause su personal a las personas, naves, carga, equipos e instalaciones del Terminal.

- Controlar la permanencia de los trabajadores en el Terminal, la cual deberá obedecer exclusivamente a actividades operativas autorizadas por Atunamar Ltda.
- Cumplir con los estándares de seguridad industrial en lo referente a la prohibición de fumar en el Terminal y laborar bajo los efectos del licor o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas.
- Responder por los salarios, prestaciones sociales, seguridad social integral, contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales del personal que utilice para realizar las actividades en el Terminal. En ningún caso habrá vinculación ni solidaridad laboral entre Atunamar Ltda. y el personal del operador.
- Mantener los amparos de todos sus trabajadores o dependientes bajo el Sistema de Seguridad
   Social Integral, según lo ordena la Ley 100 de 1993, la Resolución 1083 de 1994 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, y demás normas al respecto. (Administradora de Riesgos Profesionales ARL; Empresa Promotora de Salud EPS; y Administradora Fondo de Pensiones AFP) Deberá acreditar ante Atunamar Ltda. la afiliación y paz y salvo de todo su personal ante el Sistema de Seguridad Social Integral.
- Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria si esta fuera demandada o recibiere algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador, directo o indirecto, del Operador Portuario. Y responder ante Atunamar Ltda. por cualquier perjuicio que por estos eventos llegara a causarse.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento serán de obligatorio cumplimiento por Atunamar Ltda., usuarios y, en general, para todas las personas naturales y/o jurídicas que utilicen sus instalaciones o servicios, siendo responsables ante Atunamar Ltda. De igual forma, dichas personas naturales o jurídicas serán responsables por la veracidad y exactitud de la información y los informes que presenten. Por el sólo hecho de ingresar a las instalaciones de Atunamar Ltda., así como por el uso de sus instalaciones o servicios, los trabajadores de la empresa, el armador, el capitán de la nave, tripulación, agente marítimo, transportistas, agencias de aduana, contratistas, demás prestadores de servicios, visitantes y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones establecidos en el presente reglamento. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios y representantes del puerto a cumplir con los demás requisitos y obligaciones establecidos en la normatividad vigente por la Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Dirección General Marítima, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Cardique, lo prescrito en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia y demás autoridades competentes que ejercen funciones de vigilancia de la actividad portuaria, y otras establecidas por autoridades del orden nacional, departamental y municipal que ejercen funciones en su jurisdicción. Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar por el muelle o cualquier otro sitio de la instalación portuaria, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos de cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por Atunamar Ltda. y demás autoridades competentes. Atunamar Ltda., contratistas y demás usuarios de la actividad portuaria deberán permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de la Superintendencia de Puertos y Transporte para el ejercicio de sus funciones establecidas por la normatividad vigente. Igualmente, se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que esta entidad requiere y aquellos solicitados por razones especiales. Atunamar Ltda. cumplirá con todas las condiciones de operación señaladas en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, previa aprobación por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

#### 1.5.4 PBIP

La IP ATUNAMAR es una instalación portuaria certificada en el cumplimiento del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), por lo tanto, las normas de seguridad para las instalaciones, la carga y las naves son las previstas en el Código PBIP del terminal. Al arribo del buque, el oficial de protección OPIP de la IP ATUNAMAR abordará la nave con el fin de realizar la interface con el oficial de seguridad del buque y donde se explicarán todas las normas pertinentes de la seguridad del puerto.

Para efectos de seguridad de las naves, la tripulación y la carga, se requiere disponer de guardias de seguridad a bordo durante todo el tiempo que permanezca el buque bien sea en el área de fondeo y/o amarrado a muelle durante las operaciones de cargue o a la espera que iniciaren las mismas.

## Inspecciones de seguridad física en cumplimiento del PBIP.

El Departamento de Protección del terminal cuenta con una embarcación que tiene la función de realizar inspecciones de rutina por el muelle y los buques que se encuentren atracados.

#### • Inspecciones submarinas.

Las inspecciones submarinas podrán ser llevadas a cabo por buzos de la Armada Nacional o buzos licenciados por la DIMAR antes del zarpe del buque. Durante tal inspección debe detenerse la propela, no habrá bombeos y no tendrá lugar ninguna clase de cargue, ninguna válvula podrá ser abierta y/o cerrada y se deberá izar la bandera Alfa correspondiente al código internacional de señales que indica buzos en el agua. La inspección subacuática podrá ser llevada a cabo en el muelle o en el área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del terminal, regulaciones de la autoridad marítima o condiciones meteomarinas.

El Capitán el buque será el responsable de la seguridad de los buzos en lo referente a equipos del buque.

## Acceso a las instalaciones y muelle

En cumplimiento con la seguridad Marítima Internacional el puerto mantendrá seguridad y control del acceso de vehículos y personal a las instalaciones, muelle y a los buques.

Está prohibido el porte de armas, ingreso de bebidas embriagantes y sustancias alucinógenas e ingresar y/o estar al interior de las instalaciones bajo el efecto de las mismas.

#### Acceso de Vehículos.

Está totalmente prohibido el ingreso de vehículos a las instalaciones de la IP, salvo aquellos que sean indispensables para las operaciones de descarga y aseo y limpieza de los barcos, para lo cual deben estar en óptimas condiciones de seguridad y tecno-mecánicas. De igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes y el código nacional de tránsito.

Todos los vehículos y personal deben estar debidamente autorizados para su ingreso y permanencia, lo cual incluye:

SOAT vigente y tarjeta de propiedad.

- Certificado de emisión de gases y revisión técnico mecánica vigente, si el modelo del vehículo lo requiere.
- Extintor manual contraincendios
- Equipo de carretera completo, llanta de repuesto, botiquín auxiliar.
- El uso de cinturón de seguridad es obligatorio.

## • Acceso de personal a la instalación portuaria

- Todo el personal portará siempre la identificación del terminal en un lugar visible.
- Todo el personal de visitantes y contratistas que requieran ingresar a las instalaciones deberán portar los elementos de protección personal que apliquen de acuerdo a la labor que vayan a desarrollar o área a visitar.
- El personal de visitantes y contratistas no podrán ingresar a áreas donde no se encuentren autorizados.

## Desembarco y tránsito de tripulaciones.

- El desembarco de las tripulaciones debe ser solicitado de forma previa a la IP ATUNAMAR a través de la agencia marítima, siguiendo el procedimiento establecido para tal fin y deberán portar el permiso expedido por las Autoridades Migratorias Colombianas. Toda solicitud deberá ser tramitada a través de la agencia marítima 12 horas antes de la hora prevista del desembarco, excepto para aquellos casos de emergencias médicas o calamidades personales/familiares.
- Las tripulaciones solamente serán autorizadas para embarcar o desembarcar para propósitos de cambios de tripulación, siguiendo el procedimiento establecido para tal fin, excepto en los eventos de emergencias médicas o calamidades personales/familiares.

## Acceso a las naves

El acceso a las naves es restringido. Todo personal que requiera abordar la nave deberá cumplir con los procedimientos del código PBIP del terminal, del buque y los procedimientos de Seguridad Industrial.

El acceso a las naves será por la escala metálica del costado atracado al muelle. Estas deben estar debidamente instaladas y aseguradas. Es responsabilidad del Capitán del buque mantener vigilancia y monitoreo de dichas escalas o accesos para evitar daños de las mismas con las instalaciones del terminal mientras el buque se encuentre amarrado a muelle.

## CAPITULO II DESCRIPCIÓN GENERAL, ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA IP.

## 2.1 Organización

## 2.1.1 La Compañía o Empresa

El Muelle de Atunamar Ltda. es un Terminal de descarga de atún en la bahía de Cartagena ubicado adjunto a la empresa atunera más grande del país. Es el único puerto en Cartagena que se dedica a esta actividad.

El personal del muelle está comprometido con ofrecer a sus clientes el mejor servicio en necesidades logísticas mediante un personal altamente calificado y en unas instalaciones con óptimas condiciones para realizar sus actividades.

Sus condiciones naturales lo hacen muy atractivo para el cargue y descargue seguro de barcos.

El espigón del muelle tiene una longitud de 120 metros lineales, y se encuentra a una cota de dos metros sobre el nivel medio de marea. Cuenta con bitas de amarre específicamente diseñadas para barcos atuneros.

El canal de acceso tiene profundidad de 27 pies. Este canal de acceso marítimo desde la bahía de Cartagena al muelle de Atunamar Ltda. está señalizado de acuerdo a las normas vigentes por la DIMAR.

La seguridad en el Muelle de Atunamar Ltda. es una de sus fortalezas.

En seguridad industrial tenemos personal altamente capacitado para manejar cualquier emergencia.

Contamos con equipos contra incendios, primeros auxilios y estamos dentro la zona protegida por el servicio de ambulancia A.M.1.

## 2.1.2 Funciones del Terminal:

La función principal llevada a cabo en el puerto, es el descargue de atún, y dichas funciones son ejecutadas con el mayor rigor en su respectiva normatividad. Cumplimos con el Código Internacional para la protección de los buques e Instalaciones Portuarias (P.B.I.P.) y con la normativa oficial de protección. El personal está debidamente entrenado para garantizar el buen tránsito de la descarga y la seguridad de las naves atracadas en nuestro muelle.

EL MUELLE DE ATUNAMAR LTDA. ESTA DOTADO CON UNA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIO IDEAL PARA REALIZAR SUS ACTIVIDADES PORTUARIAS:

- Montacargas para desembarque del atún desde las motonaves.
- El muelle cuenta con suministro de servicio de energía a 220 voltios, equipos de medida y suministro de servicio de agua potable en acometidas de 2".
- El muelle de Atunamar Ltda. es fácilmente accesible por vías marítimas y terrestres. Su ubicación sobre la Bahía de Cartagena, próxima al Canal del Dique, y en el sector industrial de Mamonal es una de sus mayores ventajas comparativas.
- · Cuenta con Vigilancia privada subcontratada.
- Sistema contra incendio.
- Atención las 24 horas del día

## 2.2 Administración

## 2.2.1 Modelo de Administración y Operación

Atunamar Ltda. ha conformado una estructura organizacional y funcional orientada a la planeación estratégica de sus actividades para brindar un servicio eficiente y seguro a sus usuarios. La estructura organizacional operativa del puerto cuenta con un Gerente y Tres Direcciones: Operaciones, Higiene & Seguridad y Medio Ambiente & Mantenimiento.

#### 2.2.2 Relación con los Usuarios

Las relaciones entre la IP Atunamar Ltda. y los usuarios están a cargo del Gerente de ésta o de quien él delegue. Todo usuario para acceder y realizar actividades en la Instalación Portuaria debe estar previa y plenamente identificado y registrado, y es de su responsabilidad, la veracidad y actualización de la información que suministra, así como el pago de los costos que genere la omisión, inexactitud o retardo en la entrega de esta información.

La presentación de la solicitud de registro ante la IP Atunamar Ltda. es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley 1581 de 2012, conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata el presente Reglamento.

El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos, atención telefónica y a través del sistema informático de la Instalación Portuaria, procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y conservación de los datos. La información suministrada por los usuarios a la IP Atunamar Ltda. tiene el carácter de información confidencial, reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

## 2.2.3 Estructura Tarifaria

Corresponde al tiempo de permanencia de la embarcación atracada o acoderada. Los períodos de permanencia de las embarcaciones en el muelle serán de una hora infraccionable, que comienza a contarse desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o boya de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo.

La tarifa es el cargo que se cobra, al Agente Naviero, por metro de eslora, por hora o fracción por utilizar el muelle o estructura portuaria o por acoderarse a otra embarcación que se encuentre atracada en alguna de estas formas. Las tarifas aplicadas son las aprobadas por la Superintendencia General de Puertos, para todos los servicios relacionados con la actividad portuaria.

#### 2.2.4 Protocolo de Facturación

A continuación, se establecen de forma detallada de los pasos a seguir para el control, facturación y cobro de los servicios prestados por el Área de Atención al Usuario del Servicio de Muellaje:

- 1. Recibir solicitud de Facturación: Se recibe la solicitud de facturación por parte del Director de operaciones.
- 2. Analizar solicitud de Facturación: Se analiza la solicitud, si cumple con los requisitos para facturar (validar formato). En caso de no cumplir con lo específicado se devuelve.
- 3. Elaborar Factura: Se elabora Factura en el sistema de información contable.
- 4. Aprobar: Se da la aprobación del jefe financiero a partir de la firma sobre la factura.

- 5. Enviar Factura: Se envía la factura al cliente mediante los procedimientos establecidos y se envía constancia de recibido al área financiera.
- 6. Confirmar recibo: Se realiza llamada de confirmación al cliente del recibido de la factura.
- 7. Recordatorio de pago: Una segunda llamad de recordatorio de pago.
- 8. Seguimiento pago de Factura: Se hace seguimiento a pago de la factura por parte de los encargados de prestar el servicio.

## 2.2.5 Políticas de Calidad y Acceso

El personal que labora en la IP **ATUNAMAR** y sus visitantes deben ingresar a las instalaciones por la entrada peatonal y vehicular de la empresa adyacente a Seatech International Inc., ubicada en el kilómetro Ocho (08) de la vía que de Cartagena conduce a Pasacaballos, sometiéndose a los controles de seguridad establecidos.

## 2.2.6 Sistema de Comunicación y de Información

Cualquier evento o situación relacionada con la operación de descargue en la IP **ATUNAMAR** debe ser comunicado a través de la agencia marítima, la cual dispondrá de personal abordo y los medios para una comunicación efectiva entre el terminal y el buque.

## 2.2.7 Código de Buen Gobierno

El Código de Buen Gobierno es una pieza clave en el desarrollo de las prácticas globales más relevantes en materia de gobierno corporativo que ha adoptado Atunamar Ltda., y representa un instrumento ágil que permite el cumplimiento de la filosofía y actuación corporativas.

El Código de Buen Gobierno fija las pautas de comportamiento para las actividades diarias dentro de la compañía. Igualmente, determina el compromiso de respetar principios éticos frente al Estado, la comunidad y los accionistas; principios que constituyen criterios obligatorios para la interpretación y aplicación de este Código, al igual que la visión, la misión, la filosofía corporativa y los objetivos estratégicos.

Con relación al Estado, su conducta es y será la de acatar y apoyar a las instituciones y autoridades legítimamente establecidas y la de colaborar decididamente para con éstas en la recta aplicación de las normas.

Frente a la comunidad, actúa en los asuntos gremiales, sectoriales o nacionales; vela por mejorar la calidad de vida; utiliza la tecnología que represente un menor riesgo para el ambiente.

En cuanto a los accionistas, siempre se propondrá la distribución de los beneficios de acuerdo con las condiciones de la Compañía; se les otorgará un trato equitativo; se les respetarán sus derechos legítimos; y, se les informará, en forma oportuna, veraz, transparente y completa, sobre el estado de la Sociedad.

Así mismo, este Código integra las Políticas de Derechos Humanos, Antifraude y Anticorrupción; el Código de Conducta para Proveedores; que enmarcan los principios de actuación de la relación con terceros en Atunamar Ltda. y garantiza que las negociaciones y operaciones con nuestros relacionados se realicen con ética, transparencia, respeto y responsabilidad social empresarial.

Hoja No. 23

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD ATUNAMAR LIMITADA"

## CAPITULO III ESTRUCTURA E INSTALACIONES

#### 3.1 Canal de Acceso

El canal de acceso a la IP **ATUNAMAR** es el canal de acceso de la zona portuaria de Cartagena, Bolívar. El canal de acceso tiene una longitud aproximada de 1.200 metros, 80 metros de ancho y una profundidad de hasta 12.5 metros. Este canal de acceso de carácter público, por lo que **ATUNAMAR** podrá hacer uso del mismo sin someterse al permiso previo de ningún particular, únicamente acatando las instrucciones y turnos que establezca la Dirección General Marítima – DIMAR. El canal de acceso de uso público es regulado, administrado, dirigido y controlado exclusivamente por la Dirección General Marítima – DIMAR en cumplimiento de los numerales 3 y 5 del artículo quinto del Decreto 2324 de 1984. Por lo tanto, el ingreso de las naves al terminal de la IP **ATUNAMAR** es coordinado por dicha autoridad. **ATUNAMAR** podrá hacer uso libre del canal de acceso y sin restricción adicional a la que disponga la Dirección General Marítima –DIMAR, por ser ésta la única autoridad marítima competente para determinar los parámetros y directrices en que se usará el canal de acceso.

#### 3.2 Dársena de Maniobra

Es el área de la concesión portuaria destinada para realizar las maniobras de aproximación, reviro o giro y marcha atrás para el enfilamiento o despegue de las dos posiciones de amarre del muelle.

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 y con el asesoramiento y recomendaciones del piloto práctico una vez se haya realizado el análisis correspondiente a cada maniobra. Así mismo podrá disponer de los remolcadores necesarios para realizar dichas maniobras en función del tamaño de los buques atuneros. Las características generales de la dársena de maniobra son:

Dimensiones: 200 x 250 metros. Calado mínimo: 8.0 metros. Diámetro de giro: 100 metros.

La dársena de maniobra de la IP **ATUNAMAR** se encuentra adyacente a la dársena de maniobras del Terminal Puerto Mamonal, conformando una sola dársena para los dos terminales.

## 3.3 Área de Atraque

Es el área marina que circunda la Instalación Portuaria. Cada posición de atraque cuenta con bitas suficientes para garantizar el amarre eficiente y seguro de cabos de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación. (Se anexa plano Detalle estructural Planta Muelle).

Según lo establecido por el Código BLU en la sección 2 "Idoneidad de buques y terminales" Numeral 2.3.1 la IP ATUNAMAR, como titular de la concesión portuaria garantizará y se cerciorará que solamente se admitirán buques que puedan atracar con seguridad en su instalación portuaria, teniendo en cuenta cuestiones tales como las listadas a continuación. Características generales de la IP ATUNAMAR y requisitos generales de los buques:

- Profundidad del agua en el atracadero (Calado mínimo en la línea de atraque y dársena de giro).
- Calado operacional 6,43 Mts

- UKC 1,45 Mts
- Tamaño máximo del buque
- Medios de atraque
- Defensas
- Seguridad de acceso
- Obstáculos para operaciones de descargue.

#### 3.4 Muelle

El muelle de la IP **ATUNAMAR** consta de una estructura en concreto de 120 metros de longitud y 12 metros de ancho sobre la cual se disponen montacargas cuando hacen presencia los barcos atuneros y hay operación de descarga. La plataforma es de concreto reforzado y fundido en sitio con un espesor de 30 cms.

El muelle tiene capacidad de amarre de 04 motonaves de tipo atuneros (dos en cada costado).

Para el amarre de los buques el muelle cuenta con defensas para absorber los impactos transversales, frontales, axiales, etc.

## 3.5 Ayudas a la Navegación

El servicio de faros en los litorales y el de señalización marítima de los canales de acceso públicos navegables en los puertos nacionales están a cargo y bajo control supervisión y responsabilidad de la Dirección General Marítima -DIMAR.

La Dirección General Marítima, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA por sus siglas en inglés) prestarán el servicio de ayudas a la navegación en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, incluyendo los canales de acceso a los principales puertos marítimos del país.

**ATUNAMAR** Pintara el perfil de contacto del muelle con franjas alternas de color amarillo y negro con una inclinación de 45° grados (señalización complementaria de riesgo permanente), la pintura amarilla será del tipo industrial reflectiva, además instalara 04 sistemas lumínicos de la siguiente manera: 02 para los extremos del muelle y 02 para límite de maniobra (donde inicia el sistema de defensas "primera llanta"), el color de la luz será de color azul, se recomienda este tipo de color con el fin de diferenciarla de las luces del muelle de la instalación portuaria y de la contaminación lumínica del área en general. El área de maniobras se apoya en la señalización existente, establecida por la Dimar.

(Se anexa Radicado No.152018102484 del Formato M1-FORM-117 de Marzo 14 de 2018)

## 3.6 Peligros a la Navegación

- Los peligros a la navegación serán informados y controlados por la DIMAR.
- Los riesgos eventuales a la navegación están asociados al control del tráfico marítimo del canal de acceso público a las diferentes instalaciones portuarias y al tráfico de embarcaciones menores en esta área
- En el canal de acceso público y dársena de maniobra en la IP ATUNAMAR no existen peligros u
  obstáculos que generen riesgo a la navegación.

(Se anexa documento con descripción en coordenadas geográficas WGS-84)

#### 3.7 Área de Fondeo

Las áreas de fondeo son las definidas por la Dirección General Marítima, autoridad marítima (DIMAR), la cual para tal fin, publica la carta de navegación del puerto con sus respectivas convenciones.

## 3.8 UKC y Caldo Operacional

- UKC 1,45 Mts
- Calado operacional 6,43 Mts

## 3.9 Programa de Mantenimiento e información Batimétrica según Contrato

De acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, ATUNAMAR está en la obligación de mantener la profundidad o calado de su dársena de maniobra como mínimo de 8.0 metros. El compromiso incluye batimetrías, dragados o relimpias con el fin de mantener en óptimas condiciones de seguridad el área de maniobras para las motonaves.

Igualmente debe informar a la Superintendencia General de Puertos, a la Dirección General Marítima y a los usuarios del Terminal, el calado operacional en esa área y las variaciones que ocurran por los cambios en la profundidad a través de los medios de comunicación de amplia circulación y sintonía a nivel local.

Este mantenimiento se hace anualmente y se procede previa autorización de CARDIQUE.

Posterior a la aprobación de este documento se iniciará el ajuste al Plan de Manejo Ambiental en los términos establecidos en el artículo 29 del Decreto 1180 de 2003.

#### 3.10 Accesos Vehiculares

Los vehículos terrestres que entren a las instalaciones de La Sociedad Atunamar Ltda., lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del Terminal. La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre dentro de las instalaciones portuarias y responderá por sus actos.

Para tal efecto Atunamar hace la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo será debidamente requisado para ingresar a las instalaciones del Terminal.

El operador terrestre está obligado a conocer y acatar la reglamentación de la autoridad competente relacionada con las especificaciones para el transporte de carga por carretera en lo referente al máximo peso bruto vehicular autorizado y los permisos para el transporte de carga extrapesada y extradimensional.

Para ingresar a las instalaciones del Terminal todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por Atunamar Ltda. para el ingreso y circulación a sus instalaciones.

Es requisito indispensable no exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 K.P.H, para todo tipo de equipo o vehículos.

Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue y descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en los aproches.

No podrá quedar vehículo cargado o vacío dentro de las instalaciones de Atunamar Ltda., sin la previa autorización de la Dirección de Seguridad. En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, la oficina de seguridad le asignará un sitio especial para su parqueo, hasta el día siguiente.

## 3.11 Patios y Bodegas

De acuerdo con el contrato de concesión, la instalación portuaria solo comprende el área de muelle, por lo cual su composición de áreas no comprende patios y Bodegas.

## 3.12 Instalaciones para el recibo de carga

El atún proviene de las faenas de pesca llevadas a cabo en el Océano Pacifico Oriental, por barcos atuneros fletados. El puerto cuenta con las facilidades necesarias para descargar el atún tales como grúas, plataformas portátiles y montacargas que facilitan y hacen más eficiente el procedimiento de la descarga.

## 3.13 Equipos para operación portuaria

Dentro de la IP **ATUNAMAR** solamente se lleva a cabo el procedimiento de la descarga del atún que viene almacenado en las bodegas refrigeradas de los barcos atuneros. Una vez el atún es descargado en la plataforma, es manualmente trasladado a tinas metálicas, las cuales a su vez son transportadas por medio de montacargas hacia las instalaciones aledañas de Seatech, en donde se realiza la operación de pesado y posterior traslado a los frigoríficos y procesamiento.



El sistema de descargue directo está conformado por una serie de grúas propias de los Buques, las cuales sacan el atún de las bodegas para posteriormente colocarlo sobre unas tarimas metálicas. Una vez allí, el atún es clasificado por su tamaño, se toma su temperatura, se toman muestras para laboratorio y luego es colocado en tinas metálicas. Estas tinas son transportadas fuera de la instalación portuaria por montacargas hacia las básculas de Seatech. De allí pasan a los frigoríficos para posterior procesamiento.

## 3.14 Instalaciones de recepción

La IP **ATUNAMAR** cumple con las obligaciones establecidas por las Autoridades Marítimas, Portuarias, Aduaneras y Ambientales para desarrollarlas actividades básicas de un terminal portuario privado en el que se realizan las operaciones de recepción y descargue del atún que llega al terminal de la IP **ATUNAMAR**, para posteriormente ser almacenado y procesado en las instalaciones de Seatech International Inc., ubicada en la zona adyacente al muelle.

La IP **ATUNAMAR** se encuentra localizada en el Km. 08de la Vía Cartagena — Pasacaballos, Bolívar, Colombia.

La IP **ATUNAMAR** puede operar 24 horas continuas cuando llegan los barcos atuneros (o según se programe la descarga del atún).

Los residuos de tipo orgánico como son los generados por la preparación y consumo de alimentos de los tripulantes durante los días de permanencia en muelle se entregan a la entidad distrital encargada de dicha recolección y disposición final en relleno sanitario distrital.

#### **CAPITULO IV**

#### SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

#### 4.1 Horarios

La Sociedad Atunamar Ltda., operará partiendo del principio de 24 horas, 365 días al año para la prestación de los servicios.

## 4.2 Condiciones de la prestación de los servicios

El presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación describe de forma detallada las instalaciones de la IP **ATUNAMAR**, el protocolo para acceso de personal y visitantes, el proceso de recepción, descarga y manejo del atún.

El muelle de descargue directo de buques atuneros de la IP **ATUNAMAR** conforma un terminal portuario privado, en el cual se maneja carga propia.

En virtud de lo anterior, en la IP **ATUNAMAR** no se tiene contemplado un procedimiento para la solicitud de servicios para el manejo de carga a terceros. Única y exclusivamente los servicios se prestan a naves de la compañía y en casos de emergencias, (como escasez de atún para procesar), atracarán naves que únicamente transportan atún para el uso de la industria atunera.

## 4.3 Documentación Necesaria para la prestación de los servicios

Todos los Operadores que deseen operar en la instalación portuaria de Atunamar Ltda., deben cumplir los siguientes requisitos Deben diligenciar el formato de solicitud de registro establecido por la Sociedad Portuaria anexando los siguientes documentos:

- Certificado original de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio de su domicilio principal con fecha no mayor a tres (3) meses.
- Hoja de vida y fotocopia de la cédula de ciudadanía o su equivalente del gerente y/o representante legal de la empresa y de la persona que se encargará directamente de las actividades en el Terminal.
- Relación del personal a su cargo que hará operaciones portuarias, indicando: Nombre completo, número de cédula de ciudadanía, fecha de ingreso, promedio de ingresos mensuales, administradora de riesgos profesionales, EPS, y administradora de fondo de pensiones.
- Copia de afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al Sistema de Seguridad Social.
- En caso de usar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista o indicación del nombre empresa contratista que se utilizará en cuyo caso deberá indicarse a qué título se contratarán los servicios, el certificado de existencia y representación legal de esta empresa.
- Relación de los equipos que utilizará en sus operaciones con sus correspondientes tarjetas de propiedad y certificados de inspección vigentes emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.
- Certificación de actividades portuarias de los terminales marítimos donde ha prestado servicios.
- Carta de presentación sobre la idoneidad para la prestación de los servicios que ofrecerá en el Terminal.

- Manual de procedimientos para la prestación de servicios que ofrece en el Terminal.
   Programa de salud ocupacional.
- Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extras, si se requiere.
- Tratándose de empresas dedicadas al servicio de remolcadores, certificados de navegabilidad y seguridad, matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondiente.
- En el caso de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicaje, licencias vigentes de los pilotes que prestarán el servicio.
- Licencia ambiental (para empresas que realicen actividades que así lo requieran)
- Registro del ICA (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- Certificado de la Secretaría Distrital de Salud (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- Cualquier otra certificación o permiso que corresponda a actividades especializadas que requieran de la autorización de un ente u organismo estatal.

La documentación será dirigida mediante oficio a la Sociedad Portuaria quien se reserva el derecho de establecer la veracidad de la información presentada por el solicitando, así como para solicitar cualquier otra documentación que considere necesaria para autorizar el ingreso.

#### **4.4 Servicios Generales**

## 4.4.1 Uso de Dársena de Maniobra y Canales de Acceso

El control de tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima - DIMAR en coordinación con la Armada Nacional, conforme con el numeral 3 del artículo quinto del Decreto 2324 de 1984. Este canal de acceso de carácter público, por lo que Atunamar podrá hacer uso del mismo sin someterse al permiso previo de ningún particular, únicamente acatando las instrucciones y turnos que establezca la Dirección General Marítima – DIMAR. El canal de acceso de uso público es regulado, administrado, dirigido y controlado exclusivamente por la Dirección General Marítima - DIMAR en cumplimiento de los numerales 3 y 5 del artículo quinto del Decreto 2324 de 1984. Por lo tanto el ingreso de las naves al Puerto Atunamar es coordinado por dicha autoridad. Atunamar podrá hacer uso libre del canal de acceso y sin restricción adicional a la que disponga la Dirección General Marítima – DIMAR por ser ésta la única autoridad marítima competente para determinar los parámetros y directrices en que se usará el canal de acceso. El tráfico de buques en el canal de acceso público y maniobras en la dársena de giro se encuentra regulado y coordinado por DIMAR.

## 4.4.2 Control de las Operaciones Portuarias

El Director de Operaciones será el encargado de la coordinación y programación de todas las actividades que deben realizarse diariamente en el Terminal.

La programación del sábado y domingo cubrirá los servicios hasta las 17:00 horas del lunes siguiente (y hasta las 09:00 horas del día festivo siguiente).

Los posibles cambios de iniciación y terminación de las naves programadas que conlleva al cambio de horario de atraque y zarpe y ajuste al horario para los sectores de almacenamiento.

Las naves y servicios programados serán para aquellos que hayan cumplido los requisitos exigidos en el presente Reglamento.

Para cada nave se expedirá una orden de operación en la que se detalla pormenorizadamente las labores a realizar, entre otras: características de la nave, tipo y dobles, entrepuentes, número de cuadrillas, personal y equipo a bordo y en tierra, sectores de almacenamiento programados, cálculo de rendimientos para cada bodega, hora de terminación.

Ninguna nave podrá atracar o realizar operaciones si no está debidamente programada y con orden de operación o en su defecto con la respectiva autorización Atunamar Ltda.

Es obligación del Capitán ordenar a su tripulación la colocación de la escala real con su malla protectora, ubicar las tarrapatas, facilitar la verificación del estado de winches, plumas y aparejos, colocar suficiente iluminación en la noche, desarranchar plumas y grúas o si no lo hacen, asesorar y dar facilidades al Operador para ejecutar técnicamente esta operación. Igualmente, destapar bodegas o facilitar al operador hacerlo y dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes requeridos para coordinar con el operador las operaciones de cargue o descargue.

El Operador, además de las actividades del numeral anterior, tiene la obligación de colocar las redes protectoras o portalones. Ubicar personal y equipo a bordo y en tierra y suministrar aparejos adecuados con certificado de inspección vigente.

La vigilancia a la carga durante la operación y traslado al sitio de almacenamiento es responsabilidad del Operador, permitiendo el ingreso a bordo solamente del personal bajo su control estrictamente necesario. Responderá ante el Agente Marítimo y la Atunamar Ltda. por las anomalías que se presenten y originen pérdida, daños, robo y saqueo de los cargamentos con destino al terminal.

La Sociedad Atunamar Ltda. se abstendrá de programar aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo de Atunamar Ltda.

## 4.4.3 Vigilancia para la seguridad de las áreas del puerto

La Instalación Portuaria de Atunamar Ltda. es una instalación portuaria certificada en el cumplimiento del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), por lo tanto, las normas de seguridad para las instalaciones, la carga y las naves son las previstas en el Código PBIP del terminal.

Al arribo del buque, el OPIB del Terminal abordará la nave con el fin de realizar la interface con el Oficial de Protección del Buque y donde se explicarán todas las normas pertinentes de la seguridad del puerto. Para efectos de seguridad de las naves, la tripulación y la carga, se requiere disponer de guardias de seguridad a bordo durante todo el tiempo que permanezca el buque bien sea en el área de fondeo y/o amarrado a muelle durante las operaciones de descargue o a la espera que iniciaren las mismas.

Inspecciones de seguridad física en cumplimiento del PBIP. El Departamento de Protección del terminal tiene la función de realizar inspecciones de rutina por la pasarela, el muelle y los buques que se encuentren atracados.

Inspecciones submarinas. Las inspecciones submarinas serán llevadas a cabo por buzos de la Armada Nacional o buzos licenciados por la DIMAR antes del zarpe del buque. Durante tal inspección debe detenerse la propela, no habrá bombeos y no tendrá lugar ninguna clase de descargue, ninguna válvula podrá ser abierta y/o cerrada y se deberá izar la bandera Alfa correspondiente al código internacional de señales que indica buzos en el agua. La inspección subacuática podrá ser llevada a cabo en el muelle o en el área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del terminal, regulaciones de la autoridad marítima o condiciones meteomarinas. El Capitán el buque será el responsable de la seguridad de los buzos en lo referente a equipos del buque.

Acceso a las instalaciones y muelle. En cumplimiento con la seguridad Marítima Internacional el Terminal mantendrá seguridad y control del acceso de vehículos y personal a las instalaciones, muelle y a los buques. Está prohibido el porte de armas, ingreso de bebidas embriagantes y sustancias alucinógenas e ingresar y/o estar al interior de las instalaciones bajo el efecto de las mismas.

#### 4.4.4 Condiciones de iluminación

Características del sistema lumínico	
Linterna	Autocontenida
Color	Azul
Código de Destello	Flasheo 4 seg (1.5 luz – 2.5 ocultación)
Altura	1.50 metros
Material estructura de soporte (tubo Sch 40)	Acero galvanizado en caliente
Color estructura de soporte	Franjas horizontales amarillas y negras
Diámetro	6 pulgadas
Frecuencia de mantenimiento lumínico	Semestral

#### 4.5 Servicios a la Nave

## 4.5.1 Características del Buque Tipo

BUQUE TIPO		
Eslora	85 M	
Manga	16.20 M	
Puntal	9.5 M	
Calado Maximo	6.55 M	

## 4.5.2 Servicio de practicaje

El uso de Piloto Práctico es de carácter obligatorio para toda nave de TRB mayor a 200 toneladas. De acuerdo a lo anterior, los buques que arriben a la IP **ATUNAMAR** están en la obligación de usar Piloto Práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro de la dársena de maniobra y canal de acceso público.

El uso de Pilotos Prácticos, en general, será de acuerdo a los requerimientos ya la normatividad que la DIMAR disponga.

El uso del piloto práctico no exime al Capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.

La solicitud del servicio marítimo de piloto práctico se debe gestionar a través de la agencia marítima que representa al armador o a la nave. El lugar de embarque y/o desembarque del piloto practico será en boya de mar, en el área de fondeo o en el sitio que sea designado por la Capitanía de Puerto de Cartagena tanto para la recalada como para el zarpe, lo cual está reglamentado por la DIMAR en cumplimiento del reglamento internacional para prevenir abordajes (RIPA) y la información para el requerimiento estará disponible en derroteros y en los avisos a Navegantes.

La responsabilidad por los daños causados a las naves y/o a terceros por el Capitán, Piloto Practico, y/o miembro de la tripulación o por culpa mutua, será establecida por la autoridad competente de acuerdo con la normatividad colombiana vigente.

#### 4.5.3 Servicio de Remolcador

Toda nave con tonelaje de registro bruto superior a 2,000 TRB está obligada a utilizar remolcadores en los puertos Colombianos. Las naves con tonelaje inferior o igual a 2,000 TRB, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, siempre y cuando el Piloto Práctico lo considere conveniente y seguro y previa autorización de la IP **ATUNAMAR**.

Atunamar tomará las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcadora las motonaves que utilizan la IP **ATUNAMAR**. En este sentido la agencia marítima y/o empresa(s) de remolcadores se deben ajustara los requerimientos mínimos para el uso de remolcadores en las instalaciones de acuerdo a las normas de seguridad aplicables a la IP **ATUNAMAR** y cualquier disposición que sobre la materia regule la Autoridad Marítima. Igualmente el terminal se reserva el derecho de no admitir remolcadores que pongan en riesgo la seguridad del personal, las instalaciones y las operaciones marítimas.

La coordinación y solicitud del servicio de remolcadores se hará a través del agente marítimo. Las empresas de remolcadores que presten el servicio deberán contar y cumplir con todas las normas y regulaciones expedidas por la DIMAR, por la Superintendencia de Puertos y Transporte y por el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

En situación de emergencia, las Autoridades Marítimas y Portuarias si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación marítima o la prevención de la vida humana, la contaminación marina y de las mismas terminales pueden ordenar a los prestadores de los servicios marítimos de los remolcadores asistir y prestar servicio de remolcador a las naves.

La responsabilidad por los daños que se ocasionen durante la operación del remolcador será establecida por la autoridad competente de acuerdo con la normatividad Colombiana vigente.

## 4.5.4 Amarre y Desamarre de Buques

## Consideraciones para el correcto amarre de las naves.

El muelle de la IP **ATUNAMAR** cuenta con los equipos necesarios para realizar el amarre seguro y efectivo de las naves. A continuación, se realizan las siguientes consideraciones a tener en cuenta para realizar el amarre de los buques:

- ☼ El Capitán del buque será responsable por la condición, orientación de todos los cabos de amarre (líneas de través, líneas de esprines, líneas largas de proa y popa) garantizando la seguridad del buque y el muelle y no deberán ser orientadas o posicionadas de ninguna manera tal que impida, dificulte o entorpezca la seguridad de las operaciones de cargue al buque.
- 🛮 Las líneas de amarre deberán mantenerse bajo tensión constante durante el periodo que el buque se encuentre atracado en el muelle.
- El material de las líneas de amarre deben ser certificadas ante cargas de rotura y en lo posible fabricadas en fibras sintéticas.
- ② Todas las líneas de amarre deben ser de la misma medida y material, en caso de no ser así, el buque dispondrá las líneas de amarre de tal manera que las líneas que cumplen las mismas funciones sean de la misma medida y material.
- ☑ Las líneas de amarre que cumplan la misma función deben ser de la misma longitud entre la maquinilla del buque, los noray y las bitas y/o accesorios de amarre en la línea de atraque del muelle.
   ☑ El diámetro mínimo de las líneas de amarre debe ser de 3" y una resistencia mínima a tensión de ruptura de 55 toneladas fuerza.

#### Número de líneas de amarre.

Para proveer un amarre simétrico con respecto al punto medio del buque la cantidad de líneas deben ser números pares.

## Manejo e inspección de las líneas de amarre.

El manejo de los cabos de amarre tiene un alto potencial y nivel de accidentalidad a bordo de los buques, a las personas y a los equipos sobre el muelle. El riesgo más importante asociado al manejo de los cabos de amarre es el efecto de látigo producto de la ruptura. Los amarradores y la tripulación de abordo es el personal autorizado para el manejo de los cabos y deben contar con su entrenamiento en el manejo de cabos y prevención de accidentes. El representante de la IP ATUNAMAR hará una inspección a las líneas de amarre del buque, para verificar que están en posición, en tensión constante, la señalización es idónea y que no hay señales visibles de daño como anudamiento, cortes, abrasión y fusión de los cabos. Cualquier cabo con signos de deterioro deberá ser reemplazado. El Capitán del buque será responsable de suministrar líneas competentes y en buen estado para efectos del amarre seguro del buque a la línea de atraque del muelle.

## Zonas de Peligro por efecto de látigo

Anteriormente se describieron los aspectos específicos y consideraciones para el amarre del buque tipo a las bitas o norays dispuestos en la línea de atraque del muelle de descargue. De igual se especifica el tipo y características de cabos o líneas de amarre, disposición y cantidad de las mismas respecto a la proa, media cubierta y popa de los buques dependiendo de su tamaño o DWT.

El atraque o desatraque son maniobras que deben ser realizadas por un equipo del cual hacen parte el Supervisor de Operaciones de la Sociedad Portuaria, el Capitán de la Nave, el Piloto Practico, los Remolcadores, la tripulación de la nave y los amarradores, incluyendo el bote pasa-cabos. Debido a que la labor de amarre implica esfuerzos físicos por parte de las personas a cargo del servicio, durante el desarrollo de las maniobras es fundamental que el operador portuario prestador del servicio garantice siempre, antes de cada maniobra, el buen estado físico y mental de cada uno de sus operarios.

#### 4.5.5 Muellaje

Los períodos de permanencia de las naves en los muelles comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo hasta la fecha y hora en que se suelte el último cabo y la nave deje libre el sitio de atraque.

El tiempo que tome el desplazamiento de una nave desde un muelle de Atunamar Ltda., a zona de fondeo, la espera atracada en zona de fondeo y su posterior regreso no serán tenidos en cuenta para liquidación de permanencias en muelle y facturación de servicios de muellaje correspondientes.

Ninguna nave inactiva puede permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la Autoridad Marítima. Otorgado el permiso, la Autoridad Marítima determina el sitio de fondeo y las tarifas correspondientes a aplicar para las naves inactivas en zonas de fondeo por los lapsos razonables.

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

Para efectos de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos, si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal o si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

#### 4.5.6 Escotillas

Las escotillas son la abertura practicada en la cubierta de buque y a través de las cuales se realizan las operaciones de carga y descarga de las bodegas, las escotillas están formadas por brazolas verticales reforzadas por los barraganetes verticales sobre cubierta y con refuerzos longitudinales que proporcionan rigidez estructural.

Las tapas de escotillas (hatch covers) se utilizan para cerrar y tapar las escotillas, evitando la entrada de agua a los espacios de carga. Es decir, cumplen las siguientes funciones:

- En posición abierta proporciona acceso a las bodegas para llevar a cabo la función de carga y descarga.
- En posición cerrada cierran la escotilla de forma que queda estanca a la intemperie. Las escotillas tienen que cumplir los requerimientos establecidos en el Convenio SOLAS, el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, las reglas de la Sociedad Clasificadora y las recomendaciones de la IMO y la OIT. Además, deben estar certificadas.

Las tapas de escotilla deben cumplir una serie de características, entre las cuales destacan:

- Resistencia: La estructura de las tapas tienen que resistir las cargas generadas en el interior de la bodega (como las debidas al sloshing) También tienen que resistir las cargas generadas en el exterior de la escotilla (como los golpes de mar).
- Seguridad: Las escotillas deben de poder operarse en condiciones de asiento y escora especificados. Las tapas de escotilla disponen de medios para evitar que se deslicen en sentido transversal y longitudinal.
- Estanqueidad a la intemperie: Las tapas de escotilla tienen que garantizar estanqueidad en todas las condiciones atmosféricas y de mar posibles.

## 4.5.7 Reparaciones Menores

Las embarcaciones que se encuentren atracadas en el muelle, no podrán realizar reparación menor alguna sin la previa solicitud por escrito hecha por el encargado y autorizada por la Capitanía de Puertos y la IP Atunamar Ltda. La embarcación que se encuentre atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo calculado se exceda, la IP Atunamar Ltda. podrá ordenar su fondeo.

#### 4.5.8 Aprovisionamiento y Usería

Actividad relacionada con el suministro o entrega especialmente de víveres, agua u otras provisiones para las naves.

## 4.5.9 Recibo y/o suministro de lastre

Los Buques Atuneros que recibe la IP Atunamar Ltda. No les aplica el convenio internacional para el control y la gestión de agua de lastre y los sedimentos de los Buques (BWM, Articulo 3/2.a) y No aplica la Resolución DIMAR 477 de 2012 ya que no están dotados con tanques o bodegas destinados para el manejo de aguas de lastre.

La IP ATUNAMAR no presta el servicio de facilitación.

#### 4.5.10 Suministro de combustible

 Requisitos para la prestación del servicio. Las operaciones de suministro de combustible y recepción de aceites, están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena. Los servicios de suministro y/o retiro de combustible y aceites, deben ser

prestados por Operadores debidamente registrados y autorizados por la IP Atunamar Ltda. para dicha actividad.

- Solicitud y autorización del servicio. La solicitud del servicio de suministro y/o retiro de combustible, aceites debe ser presentada a Atunamar Ltda. por el representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada en el reporte de maniobras. La IP Atunamar Ltda. no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador nominado, no haya cumplido todos los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la Instalación Portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio.
- Responsabilidades y control del servicio. Comunicaciones Antes, durante y hasta finalizar la
  operación de suministro y/o retiro de combustible y aceites el Operador debe garantizar y
  mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones
  de entrega y recibo. Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador y la IP
  Atunamar Ltda. solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental
  del servicio.
- Evaluación de Riesgos. Antes de comenzar el servicio de suministro y/o retiro de combustible
  y aceites el Operador debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo
  control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles
  respectivos para evitarlos.
- La Inspección, Control y Prevención de la contaminación. Todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible y aceites de naves deben estar asistidas por un Inspector de control y prevención de la contaminación designado por la Capitanía de Puerto, quien debe permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación.
- Medición del producto entregado o recibido. El Operador debe realizar, en presencia del Director de Operaciones, una medición al comienzo y al final de las operaciones de suministro o de retiro, en las bodegas del planchón, gabarra u otro equipo de almacenamiento, para determinar la cantidad de producto entregado o recibido según corresponda. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido. En los casos de retiro, también puede ser soportado con la certificación de la nave respecto a la cantidad de producto entregado. El Operador debe reportar a la IP Atunamar Ltda. al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de producto entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador y el capitán de la nave.
- Transferencia y control durante el suministro y/o retiro de combustible y aceites. Durante la operación de suministro y/o retiro de combustible y aceites de la nave el Operador Portuario debe cumplir lo siguiente:
  - o El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
  - o Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro o retiro.
  - o En caso de necesitarse herramientas manuales para desconexión de los equipos, éstas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
  - Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
  - o Se encuentra prohibido fumar a bordo del equipo que presta el servicio.

- o Al finalizar el servicio, se deben desconectar correctamente todos los equipos, realizando una inspección final, evitando derrames de producto a la bahía.
- o Para las áreas próximas a la operación de bombeo y recepción de combustible, el Operador Portuario debe garantizar que sus equipos son Explosión-proof.
- O Todas las operaciones deben cumplir las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.
- Se deben cumplir con las directrices técnicas para el manejo de transferencia de carga que figuran en el International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals
- o Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.
- Suministro de combustible con Buque-Tanque. Para todas las operaciones de transferencia STS (ship to ship), cada Capitán es el responsable de la seguridad de su embarcación, tripulación, carga y equipamiento, garantizando que los estándares de seguridad no se vean afectados. Cada Capitán debe asegurar que se sigan los procedimientos estipulados y se mantengan los estándares internacionales de seguridad. En este ámbito, se debe atender el manual de seguridad para el manejo de transferencia de carga International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).
- Suministro de combustible con Carro-Tanque. Es responsabilidad del Operador Portuario que los vehículos y unidades de transporte estén en óptimas condiciones de operación física, mecánica y eléctrica. Debe garantizar que el vehículo se encuentre dotado de los equipos y elementos de protección para atención de emergencias, tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente, entre otros. Al transportar combustibles líquidos derivados del petróleo, el propietario del vehículo debe acatar lo establecido en el Decreto 1609 de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte y demás normatividad que lo modifique, adicione o complemente.
- Reservas en la prestación de servicios de suministro y/o retiro de combustible y aceites. La IP Atunamar Ltda., se reserva el derecho de no autorizar el servicio cuando:
  - o Condiciones meteorológicas. Cuando el estado del tiempo y las condiciones climáticas adversas pongan en peligro la operación.
  - o Riesgos inherentes a los equipos utilizados. Cuando el equipo, accesorios y demás elementos necesarios para la operación no estén completos, no estén certificados, presenten deterioro o representen una condición sub- estándar.
  - Riesgos inherentes al personal. Cuando el personal involucrado en la maniobra no disponga o no esté utilizando los elementos de protección personal requeridos para el servicio.
- Gabarras o Barcaza. Cuando la gabarra o barcaza no tenga las defensas, cabos, pestañas suficientes o estén deterioradas. Trabajo en caliente. Cuando se estén realizando trabajos en caliente en el equipo que entrega o recibe, o en otro equipo o en el muelle. Tiempos de operación. Todas las autorizaciones de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas están supeditadas a la programación de operaciones de las motonaves y al tiempo que dure el servicio, para que no interfiera con los rendimientos programados. El suministro de combustibles con carro-tanque queda restringido sólo a zonas del muelle donde no se presente interferencia y no se afecte la seguridad integral de operación normal de la Instalación Portuaria.

NOTA: La IP Atunamar no presta en la actualidad el servicio de suministro de combustible en cumplimiento del numeral 1.5 del Artículo 1 de la Resolución 0565 de 2003. Sin embargo, el procedimiento anterior hará parte de la actualización del Plan de Manejo Ambiental de la IP ATUNAMAR LTDA.

## 4.5.11 Recepción de desechos líquidos y vertimientos

El servicio de recepción de desechos líquidos y vertimientos de los buques no es un servicio prestado por la IP Atunamar Ltda. En caso que un buque requiera este servicio, el Capitán deberá solicitarlo a través del Director de Operaciones, quien a su vez lo coordinará con una empresa debidamente autorizada por la Superintendencia de Puertos y Transporte y la DIMAR, empresa la cual deberá disponer de las licencias y autorizaciones ambientales correspondientes. Dicha empresa será la encargada de la manipulación, transporte y disposición final de los desechos del buque. El servicio deberá ser solicitado al Director de Operaciones relacionando el tipo, cantidad y clasificación de acuerdo al Convenio MARPOL 73/78.

Todas las operaciones de recepción de desechos líquidos y vertimientos si los hubiere, contaran con la presencia de un Inspector de control y prevención de la contaminación, solicitado y asignado por la Capitanía de Puerto, quien deberá permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación.

## 1. Descripción de los desechos generados por los buques.

Son todos los desechos producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga y que están regulados en los Anexos I, IV, V y VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo.

- Anexo I: Aguas oleosas generadas por el buque (aguas de sentinas del cuarto de máquinas o de los equipos de depuración de combustible y aceite de los motores de los buques, aguas de lastre de los depósitos de combustible).
- Anexo IV: Aguas sucias de los buques, provenientes de desagües y residuos sanitarios, de lavabos, lavaderos y patogénicos, etc.
- Anexo V: Basuras de los buques. En las que se incluyen, además de los desechos domésticos, los desechos resultantes de la operación rutinaria del buque. Son desechos resultantes de la operación rutinaria del buque los residuos relacionados con la carga y los del mantenimiento habitual del buque. Se incluyen en este último apartado materias tales como baterías eléctricas desechadas, restos de material procedente de obras de mantenimiento realizadas a bordo, etc.
- Anexo VI: Residuos procedentes de los sistemas de limpieza de los gases de escape.

## 2. No se consideran desechos generados por buques. Revisión N°13 52 Residuos de carga:

Los restos de cualquier material de la carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga:

- Anexo I: Residuos de carga de hidrocarburos: generalmente restos de carga y lavazas de tanques.
- Anexo II: Residuos de carga de sustancias nocivas líquidas no oleosas, transportadas a granel: generalmente restos de carga y lavazas de tanques.
- Anexo V: Residuos de carga de gráneles secos: generalmente restos de carga y aguas de limpieza de bodegas.

1589

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD ATUNAMAR LIMITADA"

- Anexo VI: Sustancias que agotan la capa de ozono y equipos que las contienen. 3. Prohibiciones Está prohibido el recibo de desechos peligrosos, infecciosos, radioactivos y todos aquellos que sean nocivos para la salud humana, en concordancia con lo establecido en la Resolución No.189 de Julio 15 de 1.994 expedida por el Ministerio del Medio Ambiente.

# 4.5.12 Recepción de desechos solidos

- Requisitos para prestación del servicio. Las operaciones de recepción de residuos sólidos naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena. El servicio de recepción de residuos sólidos de naves debe ser prestado por Operadores registrados y debidamente autorizados por la IP Atunamar Ltda. para dicha actividad.
- Solicitud y autorización del servicio de recepción de residuos sólidos. La solicitud de servicio de recepción de residuos sólidos de naves debe ser presentada a Atunamar Ltda. por el representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en este reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada en el reporte de maniobras. Atunamar Ltda. puede no autorizar el servicio de recepción de residuos sólidos de naves cuando el Operador no haya con el lleno de los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la instalación portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Así mismo, no se autoriza el servicio de recepción de residuos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos).
- Comunicaciones. Antes, durante y hasta finalizar la operación de recepción de residuos sólidos de naves, el Operador debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave que entrega y el equipo que recibe. Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador y Atunamar Ltda. solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.
- Evaluación de Riesgos. Antes de comenzar el servicio de recepción de residuos sólidos de naves, el Operador debe realizar una evaluación de riesgos suficiente para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y los medios respectivos para evitarlos.
- Autoridad competente. Todas las operaciones de recepción de residuos sólidos de naves deben estar autorizadas y asistidas por la autoridad ambiental o la autoridad competente, que debe hacer seguimiento a la operación.
- Medición del producto recibido. El Operador Portuario realiza en presencia de la Atunamar Ltda., una medición al comienzo y al final de la recepción de residuos sólidos de naves para determinar la cantidad de producto recibido. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido o la certificación de la nave respecto a las cantidades entregadas. El Operador debe reportar a Atunamar Ltda. al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de productos o desechos recibidos de la nave. El reporte debe estar firmado por el Director de Operaciones de la IP y el capitán de la nave.
- Transferencia y control durante la operación. Durante la operación de recepción de residuos sólidos de la nave, el Operador debe cumplir lo siguiente:
  - El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
  - Verificar el correcto estado de los equipos antes de iniciar las operaciones.
  - o Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado

- o Se encuentra prohibido fumar a bordo de las motonaves que prestan el servicio.
- o Todas las operaciones deben cumplir con las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.

Hoja No. 38

- Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.
- Reservas en la prestación del servicio de recepción de residuos sólidos. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de no autorizar el servicio de recepción de residuos sólidos de la nave cuando:
  - o Condiciones meteorológicas. Cuando el estado del tiempo y las condiciones climáticas adversas pongan en peligro la operación.
  - o Riesgos inherentes a los equipos utilizados. Cuando el equipo, accesorios y demás elementos necesarios para la operación no estén completos, no estén certificados, presenten deterioro o representen una condición sub- estándar.
  - Riesgos inherentes al personal. Cuando el personal involucrado en la maniobra no disponga o no esté utilizando los elementos de protección personal requeridos para el servicio. Gabarra, barcaza o carro recolector de residuos.
  - O Cuando la gabarra o barcaza no tenga las defensas suficientes o estén deterioradas. En caso de carro recolector, éste debe encontrarse en perfecto estado.
- Tiempos de operación. Todas las autorizaciones de recepción de residuos sólidos de naves están supeditadas a la programación de operaciones de las motonaves y al tiempo que dure el servicio para que no interfiera con los rendimientos programados.
- Todas las operaciones de recepción de desechos sólidos deben contar con la presencia de un Inspector de control y prevención de la contaminación solicitado y asignado por la Capitanía de Puerto quien deberá permanecer a bordo durante todo el tiempo de la operación.

#### 4.5.13 Servicio de Vigilancia

Adicionalmente al cumplimiento de las medidas contempladas en el PBIP, el capitán de buque deberá disponer a su costo por lo menos de dos (2) vigilantes a bordo, para garantizar su seguridad mientras se encuentre atracado.

En el evento en que la policía antinarcóticos practicará inspecciones submarinas a la quilla del buque al arribo y/o zarpe, el capitán de la motonave deberá tomar las previsiones necesarias para garantizar la seguridad del personal de buzos, entre las cuales se pueden encontrar: mantener la hélice apagada, no bombear o descargar por la borda, desplegar como señal preventiva una bandera Código Alfa.

El armador o los propietarios del buque y su capitán son los responsables de su seguridad y la de la tripulación y del cumplimiento de las reglamentaciones y protocolos de La IP Atunamar Ltda.

El buque debe permanecer en condiciones seguras de operación y sus sistemas de emergencia y tripulación deberán estar siempre listos.

La IP Atunamar Ltda. se reserva el derecho de aceptar el arribo a sus instalaciones de buques con daños que puedan afectar su navegabilidad y representen riesgo al medio ambiente y los recursos naturales por contaminación de hidrocarburos, aguas de sentina, u otros.

El capitán del buque con daños, deberá informar a la Capitanía de Puerto de Cartagena quién determinará el procedimiento y las instrucciones a seguir.

## 4.6 Servicios a la Carga

Consiste en la transferencia de cargas desde el Barco hacia el muelle y viceversa; y las operaciones complementarias que esto exige como son almacenamiento, consolidación y desconsolidación, carga general, graneles sólidos, líquidos, operación y servicios terrestres a todo tipo de carga, y en general todas las correlacionadas al servicio del terminal.

- Regulación de servicios terrestres a la carga. Los servicios terrestres a la carga comprenden todas las actividades que se desarrollan en la Instalación Portuaria en torno al recibo, manipulación, almacenamiento y entrega de la carga. Todas las operaciones de servicios terrestres a la carga deben ser autorizadas por la IP Atunamar Ltda., para efectos de su coordinación y procedimiento de seguridad. La IP Atunamar Ltda., dispone de procedimientos de organización, tales como sistemas de turnos, franjas de horarios de atención, etc., para los servicios terrestres a la carga que permiten el uso eficiente de los recursos de la Instalación Portuaria, con aplicación de las medidas de seguridad integral necesarias. La IP Atunamar Ltda., programa y coordina las operaciones de transferencia marítima y terrestre, almacenamiento y demás servicios asociados a la carga.
- Manipulación de carga. Ningún Operador puede manipular carga para la cual no ha sido autorizado. Los procedimientos para la manipulación de carga del Operador deben ajustarse siempre a las normas de seguridad integral de la IP Atunamar Ltda. No obstante, en todos los casos, el Operador a cargo de la manipulación es responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados.
- Inspecciones de carga. La IP Atunamar Ltda., determina el área y horarios en que pueden realizarse las operaciones de inspección a la carga
- Procedimiento para evacuación directa de carga. El consignatario de la carga o su representante debe coordinar con la IP Atunamar Ltda. las operaciones de evacuación directa de carga. No debe iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las condiciones de seguridad que esta le indique.
- Operaciones bajo lluvia. En caso de lluvia durante la ejecución de las operaciones, la IP Atunamar Ltda. puede determinar la continuación o suspensión de las actividades. En general, cuando se presenten condiciones climáticas adversas (fuerte brisa, polvo, lluvia, etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones, la La IP Atunamar Ltda. tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación.

# 4.7 Servicios Públicos:

La IP Atunamar no presta los servicios de aprovisionamiento de Energía y suministro de agua potable.

# CAPITULO V PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

## 5.1 Protocolo de Maniobras

# 5.1.1 Aproximación e Ingreso al canal del terminal portuario.

#### **ALISTAMIENTO PARA ARRIBO**

#### **OBJETIVO**

Establecer, direccionar y ordenar el cumplimiento de las normas que se deben seguir, cuando el buque de la Compañía se encuentre próximo a recalar a puerto y que contribuyan a la seguridad de la vida humana en el mar, a la seguridad y eficacia de la navegación y del buque, y a la protección del medio y de la carga.

#### INTRODUCCION

La aproximación a boya de mar para recalada a puerto es responsabilidad directa del Capitán y debe realizarla personalmente.

#### RESPONSABILIDADES

- El Gerente General de la Compañía como responsable del funcionamiento efectivo del Sistema de Gestión Integral de la Seguridad.
- El coordinador de Operaciones como responsable de asegurarse que se estén observando las políticas de seguridad y medio ambiente conforme al Sistema de Gestión Integral de la Seguridad.
- La Persona Designada en Tierra como responsable de realizar las auditorías, a bordo, del S.G.I.S.
- El Capitán del buque como responsable de coordinar personalmente todas las actividades que se realicen en el buque y que pueda afectar la navegación y la seguridad del buque y de asegurarse del cumplimiento de los principios, para garantizar una navegación segura y para la gestión de los recursos del puente, establecidos por la Compañía mediante las Políticas y Ordenes Permanentes de la Compañía.
- El primer oficial, como jefe del departamento de cubierta responsable de las operaciones de su departamento y de garantizar que el personal de cubierta sigue las prácticas de trabajo seguras.
- El Ingeniero Jefe, como jefe del departamento de ingeniería, responsable de las operaciones de su departamento y de garantizar que el personal de máquinas sigue las prácticas de trabajo seguro.

# **DETALLE**

- A bordo de los buques de la Compañía se deben establecer procedimientos para la recalada a puerto de forma segura, dichos procedimientos deben contar con las listas de chequeo que permitan evidenciar el cumplimiento del procedimiento establecido.
- 2. Es responsabilidad directa del capitán revisar y solicitar los cambios pertinentes al procedimiento establecido con el fin de mantenerlo actualizado conforme la normatividad vigente.
- 3. En el procedimiento establecido se deben considerar los siguientes aspectos: Información del puerto; utilización adecuada de la información provista; información de reportes

- meteorológicos para la zona; recabar información de mareas para el periodo en que el buque va a permanecer en puerto; profundidad de las aguas en cercanías al canal y en puerto; restricciones de calado, cambio de asiento, velocidad y otras circunstancias que puedan afectar la seguridad e integridad del buque.
- 4. De acuerdo a lo establecido en el Articulo 10, de la Resolución DIMAR No.477 de 2012 " Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de lastre y Sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales Colombianas.
- 5. El procedimiento de recalada a puerto debe establecer la energizada del cabrestante y remover las trincas de las cadenas de las anclas. Esta operación se debe hacer con el cuidado adecuado con el fin de evitar que las anclas se fondeen en plena navegación.
- 6. Se debe establecer que la información de la navegación terminada sea borrada de la carta de navegación y de que las cartas queden listas para recibir los nuevos datos de la navegación siguiente.
- 7. Se debe enviar oportunamente toda la información pertinente al puerto/piloto; el envío de la información pertinente al Agente Marítimo, así como también a la Compañía.
- 8. Las listas de chequeo deben contemplar las pruebas de equipos principales y auxiliares, radares, ecosonda, compases, repetidores de giro, bombas de timón incluido el sistema de emergencia y las comunicaciones con el servomotor, chequeo de winches y cabestrante.
- 9. Se deben realizar: sincronización de relojes, registrador de rumbos y revoluciones, equipo interno de comunicaciones, equipo de señales, luces de cubierta, alistamiento de cabos/cables/heaving lines.
- 10. Se debe completar y alistar la información para el piloto de conformidad con las recomendaciones de la OMI. Copia firmada por el piloto correspondiente debe quedar en el archivo del buque como evidencia del cumplimiento de lo aquí establecido.
- 11. La entrada a puerto y la navegación en aguas interiores no se puede realizar con piloto automático debe hacerse con timonel y timón manual.
- 12. El piloto asesora al Capitán para navegación y maniobras seguras en aguas interiores del puerto, el piloto dará información e instrucciones para que la maniobra se realice de forma segura. Si el capitán del buque constata que el piloto no se encuentra en condiciones físicas para ejercer su labor de forma eficiente y correcta el capitán está en la obligación de hacerlo saber al estado rector del puerto y presentar la protesta respectiva.
- 13. Se debe informar al jefe de máquinas con tiempo para colocar en Stand-By la maquinaria auxiliar que no se encuentre en servicio y pasar el control de la maquinaria principal al puente.
- 14. Desde el momento de la recalada a boya de mar hasta el término de la maniobra de atraque el jefe de máquinas debe permanecer en el control de la máquina.
- 15. Se debe llevar el registro, con la hora, minutos y segundos, de las órdenes a la máquina. Libro de campana.
- 16. El capitán debe llamar a la tripulación a puestos de maniobra de conformidad con lo establecido en el procedimiento respectivo. Una vez el personal se encuentre en puestos de maniobra se debe proceder al alistamiento del buque para atraque y amarre a muelle. Se debe considerar el alistamiento del equipo de fondeo, así el buque no vaya a fondear, en caso de requerirse a última hora.
- 17. El coordinador de operaciones de la Compañía, por intermedio o no de la agencia marítima, debe proveer al capitán información oportuna sobre las operaciones que el buque va a realizar en puerto, si va a fondeo o atraque, costado de ubicación de la escala de acceso, si se cuenta o no con pasa cabos/botes de amarre, si se cuenta con el apoyo de grúas o plumas para las operaciones, si se va a realizar toma de combustible líquido y/o agua de consumo, manejo de basuras, aguas de lastre, inspecciones antinarcóticos, etc.

Toda nave que ingrese a las aguas del área de maniobra de la IP ATUNAMAR LTDA. debe entrar amarrada con línea al remolcador que lo asiste en su maniobra de acercamiento y atraque. Es

responsabilidad del capitán de la nave y del piloto práctico que a la distancia mínima de una manga de la nave en su aproximación al sitio de atraque, la maniobra se realice en forma paralela al muelle donde se va a atracar, a una velocidad que no supere 6 nudos y debe estar asistida por el servicio de remolque que se requiera de acuerdo a las características del barco y las condiciones meteorológicas presentes. La capacidad del remolcador que debe tomarse en cuenta es el menor valor de los certificados de tiro de bolardo en marcha adelante y marcha atrás. El remolcador debe garantizar capacidad de respuesta en su acción de empuje como reacción de halado en su asistencia a la nave. IP ATUNAMAR LTDA de acuerdo a las recomendaciones y disposiciones de la autoridad marítima con relación a la seguridad en las maniobras, determina los niveles mínimos en lo relacionado a:

- "Bollard pull" requerido.
- Cantidad y capacidad de remolcadores en la maniobra.
- La aplicación del bowthruster y demás dispositivos del barco.

Lo anterior no exime, en ningún caso, al capitán de la nave ni al piloto práctico de la responsabilidad que tienen en la realización de la maniobra y frente a cualquier siniestro que pudiera presentarse. El Operador Portuario que preste el servicio de practicaje debe entregar a la IP ATUNAMAR LTDA el informe del piloto práctico, señalado en el artículo 12 de la Resolución 630 del 19 de Noviembre de 2012 de la Dirección General Marítima —DIMAR o la disposición que la modifique, firmado por el capitán de la nave, una vez que termine cada operación o servicio. En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, la Sociedad Portuaria debe informar oportunamente a la Capitanía de Puerto de Cartagena para que adelante la investigación respectiva.

## 5.1.2 Maniobra de Atraque

## **ARRIBO A PUERTO**

# Objetivo:

Establecer y ordenar el cumplimiento de las normas que se deben seguir cuando el buque se aproxime a puerto y que contribuyan a la seguridad de la vida humana en el mar, a la seguridad y eficacia de la navegación y del buque y a la protección del medio y de la carga.

# Responsables:

- El Gerencia general de la Compañía como responsable del funcionamiento efectivo del Sistema de Gestión de la Seguridad.
- El Coordinador de Operaciones como responsable de asegurarse que se estén observando las políticas de seguridad y medio ambiente acuerdo al Sistema de Gestión de la Seguridad.
- La Persona Designada en Tierra como responsable realizar auditorías, a bordo, del S.G.S.
- El capitán del buque como responsable de dirigir personalmente toda maniobra del buque que pueda afectar la navegación y la seguridad del buque y de asegurarse del cumplimiento de los principios, para garantizar una navegación segura y para la gestión de los recursos del puente, establecidos por el Armador mediante Políticas de la Compañía y Ordenes Permanentes.
- El primer oficial, como jefe del departamento de cubierta responsable del alistamiento y la maniobra en la proa y de garantizar que el personal de cubierta sigue las prácticas de trabajo seguras.
- El Jefe Ingeniero, como jefe del departamento de ingeniería, responsable del alistamiento y la maniobra en el cuarto de máquinas y de garantizar que el personal de máquinas sigue las prácticas de trabajo seguro.
- El segundo oficial como oficial de navegación del buque.

#### Procedimiento:

## Preparación Puente de Gobierno:

- 1. El capitán asumirá el control del buque cuando el buque se encuentre a aproximadamente a 5 millas náuticas de la boya de mar y ordenará puestos de maniobra cuando considere que las condiciones del mar lo permitan sin generar riesgo alguno para el personal que se tenga que desplazar por la cubierta principal y en la proa.
- 2. Cuando aplique, se debe establecer contacto oportunamente con pilotos y remolcadores, informando hora exacta de arribo a boya de mar y asistencia requerida.
- 3. Mantener el radar encendido, verificar los ajustes de sintonía y gradúe el radar a escalas de trabajo adecuadas para detectar blancos pequeños a medida que se va acercando a puerto.
- 4. A doce (12) millas náuticas se debe establecer comunicación con las estaciones de control de tráfico marítimo, confirmando hora de arribo boya de mar y solicitando información de tráfico marítimo y niveles de protección del puerto.
- 5. Se deben tener en cuenta las condiciones de vientos, mareas, estado del mar, visibilidad, disponibilidad de espacio en el área de muelle y amarradores disponibles, para preparar oportunamente la maniobra de atraque.
- 6. Se debe utilizar las cartas y publicaciones náuticas adecuadas para el área de recalada, debidamente corregidas y actualizadas.
- 7. Se debe realizar las pruebas de telégrafo, pito, alarma, bombas de timón e intercomunicador con máquinas, proa y popa.
- 8. Se debe llevar el libro de campana tanto en el puente como en máquinas.
- 9. A una (01) milla náutica de la boya de mar reportarse nuevamente a la estación de control de tráfico marítimo para recibir instrucciones.
- 10. Al arribar a la boya de mar el capitán determinara si el personal debe pasar a puestos de maniobra.
- 11. Se debe verificar la situación de los buques en puerto, con la información suministrada por el AIS y los radares, para verificar riesgos potenciales con buques que presenten CPA muy pequeños. Establecer comunicación oportunamente con estos buques para dejar claridad en los cruces.
- 12. Se debe mantener escucha permanente por VHF 16 y en el canal de trabajo de los pilotos del puerto.
- 13. Se debe ordenar a la proa el alistamiento de las anclas para fondeo y de los cabos de amarre.
- 14. Se debe dar instrucciones del costado de amarre, y del ancla a fondear, si se requiere fondeo de un ancla para el atraque, y cualquier otra instrucción se considere pertinente para garantizar el atraque seguro del buque.
- 15. Se debe verificar y completar la lista de verificación recalada a puerto, Formato MPO C6-1 Lista de Verificación Arribo a Puerto del IGS.
- 16. Preparación Proa.
- 17. Al ordenar el capitán personal puestos de maniobra, el personal asignado acuerdo el procedimiento MPO C4, procede a ocupar sus puestos
- 18.
- 19. El primer oficial establece y verifica comunicación con el puente por medio del intercomunicador y/o radio de maniobra en canal acordado previamente.
- 20. Se procede a alistar ancla de fondeo, acuerdo procedimiento MPO C36, una vez el ancla esté en condición de fondeo se debe reportar al puente.
- 21. Se deben alistar las líneas pasa cabos y los cabos de amarre conforme las instrucciones de atraque del capitán.
- 22. Terminada la maniobra de atraque se deben dejar las anclas firmemente trincadas, las mordazas de las cadenas deben quedar cerradas y apretadas.

# Preparación Popa.

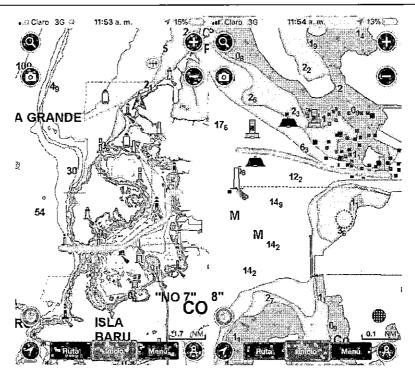
- 1. Ordenado al personal puestos de maniobra, el personal asignado a la popa ocupa sus puestos conforme lo establece el procedimiento MPO C4 Puestos de Maniobra.
- 2. Establecida la comunicación con el puente y reportado el alistamiento de la popa para la maniobra, el Segundo Oficial de Cubierta procede a maniobrar conforme las instrucciones del Capitán.
- 3. Vigilará constantemente los cabos para que no vayan a la hélice
- 4. Reportar cuando la popa está clara y segura para dar máquinas.
- 5. Libre de muelle el buque, el Oficial encargado procede a ordenar adujar los cabos en los roletes correspondientes.

# Preparación Sala de Máquinas.

- 1. Se sigue el procedimiento contemplado en MPO M3.
- 2. Ordenado personal puestos de maniobra, el personal asignado a la sala de máquinas ocupa sus puestos conforme lo establece el procedimiento MPO C4 Puestos de Maniobra.
- 3. Establecida la comunicación por intercomunicador con el cuarto de control de máquinas
- 4. Recibido el reporte de alistamiento, el jefe ingeniero informa novedades, limitaciones y procede a operar los controles de máquinas conforme las instrucciones del capitán.

## Descripción:

- Aproximación a Canal de Bocachica: El barco toma piloto a una milla de la boya de mar, generalmente por el costado de estribor sube el piloto a una velocidad de 7 nudos. Una vez el piloto esté en el puente el barco procede aumentar la velocidad a 10 nudos y comienza el ingreso por el canal de Bocachica a mando de las órdenes del piloto.
- Navegación por el canal comercial: Al término del canal de Bocachica el piloto toma un rumbo de 070 a una velocidad promedio de 10 nudos, velocidad que mantendrá hasta llegar a la Cardenal Sur, momento en que empieza a reducir la velocidad hasta 5 nudos y a buscar el curso 035
- Entrada canal de Puerto Mamonal y Atunes: Al estar a la altura del Terminal TNP, procede a
  caer a estribor a buscar el curso 100, panes entrar por el canal de acceso del sur y navegando
  a una velocidad entre 3 y 5 nudos, cuando deja la isla por babor debe tener una velocidad
  máxima de 3 nudos. En este tramo los remolcadores deben asegurarse uno en proa y otro en
  popa por el costado de estribor, línea del remolcador.
- Arsenal interna: cuando llega a la Arsenal interna la velocidad promedio de un nudo, cuando el barco esté con la proa a la altura del único del muelle, el remolcador de proa hala y el de popa empuja, para darle la vuelta y pegarlo al muelle, en este punto el piloto Práctico, determina si debe darle atrás o controla la velocidad del barco transversal u horizontal. Cuando el barco ese paralelo lo paga al muelle suavemente, hasta que lo posicione con la proa hacia a fuera.



## 5.1.3 Maniobra de Amarre

El muelle de la IP **ATUNAMAR** cuenta con los equipos necesarios para realizar el amarre seguro y efectivo de las naves. A continuación, se realizan las siguientes consideraciones a tener en cuenta para realizar el amarre de los buques:

- El Capitán del buque será responsable por la condición, orientación de todos los cabos de amarre (líneas de través, líneas de esprines, líneas largas de proa y popa) garantizando la seguridad del buque y el muelle y no deberán ser orientadas o posicionadas de ninguna manera tal que impida, dificulte o entorpezca la seguridad de las operaciones de cargue al buque.
- Las líneas de amarre deberán mantenerse bajo tensión constante durante el periodo que el buque se encuentre atracado en el muelle.
- Los materiales de las líneas de amarre deben ser certificadas ante cargas de rotura y en lo posible fabricadas en fibras sintéticas.
- Todas las líneas de amarre deben ser de la misma medida y material, en caso de no ser así, el buque dispondrá las líneas de amarre de tal manera que las líneas que cumplen las mismas funciones sean de la misma medida y material.
- Las líneas de amarre que cumplan la misma función deben ser de la misma longitud entre la maquinilla del buque, los noray y las bitas y/o accesorios de amarre en la línea de atraque del muelle.
- El diámetro mínimo de las líneas de amarre debe ser de 3" y una resistencia mínima a tensión de ruptura de 55 toneladas fuerza.
- El servicio de amarre y desamarre de naves es prestado por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para esta actividad.
- En la prestación del servicio, el operador portuario debe respetar las condiciones de seguridad integral de la Instalación Portuaria y aplicar la normativa y condiciones técnicas vigentes para esta actividad, con el objeto de que la operación de cargue y descargue de la nave durante su estadía en muelle se realice en forma segura.
- **Descripción y alcance del servicio**. La distancia entre buques si los hubiere debe ser mínimo de 4 metros.

- Todas las maniobras de amarre y desamarre por nave deben contar con el siguiente número mínimo de personal y equipos: 4 amarradores (2 con radio VHF). Se utilizarán 4 Cabos, 2 largos y 2 Spring. Cualquier maniobra en particular que requiera un número mayor de personal o equipo debe estar en coordinación del Capitán de la nave, el Agente Marítimo y el Piloto Práctico y debe comunicarse con anterioridad a la Instalación Portuaria. Los amarradores se distribuyen en la proa y en la popa, de acuerdo a las instrucciones del Piloto Práctico o Capitán de la nave y a las condiciones de la maniobra en particular. Cada grupo debe tener un operario líder que reciba instrucciones, las transmita a los demás y supervise el servicio. Es necesario que el personal de operarios del servicio se encuentre en su puesto y listos para maniobrar desde el mismo momento en que el Piloto Práctico aborde la nave para la maniobra de desatraque o en caso de maniobra de atraque, desde que el barco está en la zona de maniobra del terminal.
- Protocolo de seguridad en operaciones en líneas de amarre del terminal.
- El personal que asista a realizar la operación debe traer todos los elementos de seguridad exigidos por la IP ATUNAMAR LTDA, entre los cuales están:
- Chaleco salvavidas para cada operario.
- Zapatos de seguridad.
- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.
- Uniforme de colores vivos y reflectantes.
- Linterna para uso en operación nocturna.
- Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.
- Con el fin de evitar posibles lesiones lumbares los operarios deben usar cinturón de fuerza y botas con suela antideslizante.
- La comunicación entre el Piloto y el personal de apoyo en el muelle es necesaria; por consiguiente el personal de operarios debe contar con radio VHF marino provisto de manos libres.
- Todos los operarios deben tener la suficiente experiencia en la prestación de este servicio, al
  igual que haber aprobado cursos de actualización que garanticen el conocimiento en las
  herramientas de trabajo, tanto en tierra como a bordo de los barcos; y los operarios que
  empiecen a entrenar deben tener licencia de Marinero con los respectivos cursos básicos para
  la operación de amarre de un barco mercante.
- Por razón del lugar y del trabajo, todos los operarios deben portar chalecos salvavidas adecuados, que permitan el trabajo de manera libre.
- La maniobra o el servicio no terminan hasta que el Piloto Practico imparta la autorización de retirarse.
- En caso que sea necesario realizar algún cambio en el amarre, los operarios del servicio de amarre o desamarre deben estar disponibles.
- El atraque o desatraque son maniobras que deben ser realizadas por un equipo del cual hacen parte el Supervisor de Operaciones de la Sociedad Portuaria, el Capitán de la Nave, el Piloto Practico, los Remolcadores, la tripulación de la nave y los amarradores, incluyendo el bote pasa-cabos.
- Debido a que la labor de amarre implica esfuerzos físicos por parte de las personas a cargo del servicio, durante el desarrollo de las maniobras es fundamental que el operador portuario

prestador del servicio garantice siempre, antes de cada maniobra, el buen estado físico y mental de cada uno de sus operarios.

- Igualmente, debido que las operaciones portuarias se presentan durante las 24 horas del día, deben quedar claramente establecidos los turnos de servicio y los turnos disponibles o de retén (para novedades o apoyos que se presenten).
- En ningún momento el Operador Portuario prestador del servicio de amarre y desamarre a naves debe permitir horarios continuos mayores a 12 horas, no sólo incluyendo el tiempo de maniobras en la IP ATUNAMAR LTDA.

# 5.1.4 Maniobra de Zarpe

## Objetivo:

Establecer y ordenar el cumplimiento de las normas que se deben seguir cuando el buque zarpe de viaje y que contribuyan a la seguridad de la vida humana en el mar, a la seguridad y eficacia de la navegación y del buque, y a la protección del medio y de la carga.

## Responsables:

- 1. El Gerente general de la Compañía como responsable del funcionamiento efectivo del Sistema de Gestión de la Seguridad.
- 2. El Coordinador de Operaciones como responsable de asegurarse que se estén observando las políticas de seguridad y medio ambiente conforme al Sistema de Gestión de la Seguridad.
- 3. La Persona Designada en Tierra como responsable realizar auditorías, a bordo, del S.G.S.
- 4. El Capitán del buque como responsable de dirigir personalmente toda maniobra del buque que pueda afectar la navegación y la seguridad del buque y de asegurarse del cumplimiento de los principios, para garantizar una navegación segura y para la gestión de los recursos del puente, establecidos por el Armador mediante Políticas de la Compañía y Ordenes Permanentes.
- El primer oficial, como jefe del departamento de cubierta responsable del alistamiento y la maniobra en la proa y de garantizar que el personal de cubierta sigue las prácticas de trabajo seguras.
- 6. El Ingeniero Jefe, como jefe del departamento de ingeniería, responsable del alistamiento y la maniobra en el cuarto de máquinas y de garantizar que el personal de máquinas sigue las prácticas de trabajo seguro.
- 7. El segundo oficial como oficial de navegación del buque.

# Procedimiento:

- 1. Para la hora definida como hora de zarpe una hora antes de la maniobra el Barco deberá estar listo a la hora anunciada para la maniobra.
- 2. Antes del Zarpe el Buque deberá estar listo una hora antes.
- 3. Antes de alistamiento el Barco deberá tomar todas las medidas necesarias para preparar cada equipo que intervienen en la maniobra.
- 4. Se tendrá en el puente copia del plan de viaje elaborado previamente por el oficial navegante conforme lo establecido en el procedimiento MPO C2 Preparación Plan de Viaje.
- 5. Conforme lo establece el procedimiento MPO C3 Preparación Puente de Gobierno, el segundo oficial procederá a alistar el puente y los equipos electrónicos náuticos.
- 6. Se alistarán las publicaciones náuticas y las cartas de navegación, debidamente corregidas, que el buque utilizará para cumplir con la ruta a seguir.
- 7. Se mantendrá escucha por el radio VHF en las frecuencias de maniobra, dependiendo del puerto donde se esté.

- 8. Antes del zarpe se verificará que la tripulación esté completa, reportando las novedades al agente marítimo.
- 9. Conocida la hora de zarpe, el Ingeniero Jefe debe proceder a poner en práctica el procedimiento MPO M3 Alistamiento de la Sala de Máquinas para Zarpe y deberá informar al capitán que se encuentra listo para efectuar la maniobra o por el contrario sin existen algún inconveniente o situación especial.
- 10. Con suficiente tiempo de antelación se pondrá en práctica el procedimiento MPO C44 Búsqueda de Polizones, Narcóticos, y/o Sustancias Prohibidas, complementados con los procedimientos que tienen el mismo objetivo e implementados en el Plan de Protección del Buque.
- 11. Cuando el barco esté finalizando el cargue y/o descargue, el Primer Oficial verificará que los calados no excedan los calculados ni los límites establecidos en el Certificado Internacional de Líneas de Carga.
- 12. Se debe registrar los calados de salida a proa y popa del buque en la bitácora de guardia.
- 13. Se debe mantener informado a la agencia marítima sobre el desarrollo de las operaciones y la hora tentativa de finalización de operaciones y de zarpe, con el fin de darle tiempo para tramitar oportunamente los documentos de zarpe y coordinar la asistencia de pilotos, remolcadores, etc.
- 14. Se debe verificar la concordancia de las posiciones de satélite disponible en los diferentes equipos de navegación electrónicos de abordo, GPS, AIS, Radares, Inmarsat
- 15. C, con el fin de comprobar su exactitud con respecto a la posición geográfica del muelle.
- 16. Se debe llevar actualizado el libro de bitácora del buque, el libro de campana del sistema G.M.D.S.S.
- 17. realizar las inspecciones de los equipos de los sistemas de seguridad, salvamento y contra incendio, así como también la prueba de timón. Dejar registro escrito de esta inspección en la bitácora.
- 18. Una vez el puente de gobierno esté listo para zarpar, el capitán enviará al personal a los puestos de maniobra como está contemplado en el procedimiento MPO C4 Puestos de Maniobra.
- 19. Con el personal en puestos de maniobra se procede a maniobrar extremando las medidas de seguridad con el fin de garantizar la integridad del buque.
- 20. Libre de muelle el buque, se debe poner en práctica el procedimiento MPO C20 Navegación en Aguas Restringidas hasta cuando el buque llegue a boya de mar.
- 21. Se debe tener a la mano los particulares del buque por si solicitan otra información adicional.
- 22. Se verificará por parte del Primer Oficial la condición de estanqueidad del buque siguiendo el procedimiento MPO C39 Estanqueidad y Flotabilidad del Buque
- 23. Se debe verificar y completar la lista de verificación zarpe, Formato MPO C1-1.
- 24. El capitán ordena al personal pasar a los puestos de maniobra conforme lo establece el procedimiento MPO C4 Puestos de Maniobra
- 25. Una vez los tripulantes se encuentran en puestos de maniobra los oficiales responsables deberán probar comunicaciones e informar que se encuentran listos para iniciar la maniobra.
- 26. Libre de muelle el buque, los oficiales deberán reportar al capitán que los cabos se encuentran sobre cubierta y el capitán ordenara al Primer Oficial dejar las anclas listas para fondeo en caso de emergencia.
- 27. Al pasar la boya de mar el Capitán autoriza al personal retirarse de los puestos de maniobra, se procede a asegurar anclas, cadenas.
- 28. En el departamento de máquinas se sigue el procedimiento contemplado en MPO M3 Alistamiento máquina para zarpe.
- 29. Establecida la comunicación por intercomunicador con el puente, el jefe ingeniero procede a maniobra conforme las instrucciones del capitán.

Como el barco se deja con la proa hacia a fuera, se aseguran ambos remolcadores en proa y popa, el piloto Práctico ordena halar atrás una vez ha soltado todas las líneas y la hélice del barco está libre,

cuando el barco está abierto una distancia de 10 metros, procede a dar máquina y salir por el canal de puerto Mamonal a una velocidad máxima de 5 nudos, una vez en el canal comercial continua la navegación hasta Bocachica a una velocidad de 10 nudos, hasta el momento que el piloto procede a bajarse al final del Canal de Bocachica.

#### 5.1.5 Maniobra de Reviro

La siguiente es la explicación de la Maniobra de Reviro:

- 1. Las embarcaciones llegan desde el canal de aproximación y se atracan directamente al muelle, con la proa hacia las instalaciones de la planta.
- 2. Para la maniobra de zarpe la embarcación (Orion) es asistida por 2 remolcadores, los cuales la separan del muelle y abren hacia el norte, una vez el muelle queda libre, un remolcador tumba la proa en dirección de las manecillas del reloj, hasta orientarla hacia la boya verde 3 en el extremo sur de la isla de San Esteban.
- 3. Una vez el buque se alinea con el eje del centro del canal de aproximación, fija rumbo 277º para dirigirse hacia el canal principal de la Bahia, dejando por estribor el terminal Nestor Pineda de Ecopetrol.
- 4. Solamente se hace maniobra de Reviro para el zarpe de las embarcaciones.

NOTA: Se anexa Gráfico de la Maniobra.

### 5.1.6 Maniobra de Fondeo

Teniendo en cuenta que la IP ATUNAMAR LTDA. No cuenta con zona de fondeo. Utilizará las establecidas por la Dirección General Marítima.

## **FONDEO Y GUARDIAS DE FONDEO**

# Objetivo:

Establecer y ordenar el cumplimiento de las normas y criterios que se deben seguir cuando el buque se obligue a fondear y que contribuyan a la seguridad de la vida humana en el mar, a la seguridad y eficacia de la navegación y del buque, y a la protección del medio y de la carga.

Teniendo en cuenta que la IP Atunamar no cuenta con zona de fondeo, utilizara las establecidas por la Dirección General Marítima.

## Personas Responsables:

- 1. El Gerente general de la Compañía como responsable del funcionamiento efectivo del Sistema de Gestión de la Seguridad.
- 2. El coordinador de Operaciones como responsable de asegurarse que se estén observando las políticas de seguridad y medio ambiente acuerdo al Código.
- 3. La Persona Designada en Tierra como responsable realizar auditorías a bordo del S.G.S.
- 4. El capitán del buque como responsable de dirigir personalmente toda maniobra del buque que pueda afectar la navegación y la seguridad del buque. Igualmente, como responsable de asignar trabajos a los oficiales y tripulantes con respecto al SGS.
- 5. El primer oficial, como jefe del departamento de cubierta y responsable de las operaciones relacionadas con la seguridad, de identificar y reportar los riesgos potenciales asociados a las operaciones de cubierta.
- 6. El personal de las guardias nombradas como encargados de la seguridad física del buque durante su turno.

## Procedimiento Maniobra de Fondeo:

- 1. Una vez el Capitán ordene pasar a puestos para fondeo se llevará a cabo el presente procedimiento.
- 2. El Capitán escogerá la zona en donde pretende fondear.
- 3. Teniendo en cuenta como recomendación: que el sitio esté protegido de los efectos del mar (corrientes, mareas) y del viento (dirección y fuerza) en mal tiempo; que el fondo sea buen tenedor (preferiblemente arena fina o gruesa, y fango); la profundidad; la cercanía a otros barcos y/o tierra; y, que sean áreas designadas como tales por las autoridades marítimas y que aparezcan plenamente identificadas como áreas de fondeo en las cartas de navegación.
- 4. También es necesario saber la profundidad que se tiene en el lugar de fondeo.
- 5. Si se requiere fondeo de emergencia y la situación no permita llegar a un área designada para fondeo se deberá informar previamente a las autoridades marítimas para efecto del control del tráfico marítimo del lugar y se llamará inmediatamente a la coordinación de operaciones para la gestión de un remolcador para cambio de fondeo si la situación lo amerita.
- 6. Una vez elegido el lugar de fondeo, el capitán dirige el buque al sitio, parando la maquina al estar a poca distancia del mismo. Cuando la proa se encuentre sobre el lugar del fondeadero, se da máquina atrás para parar la arrancada, y una vez el buque haya parado se da la voz de fondo.
- 7. Se debe mantener comunicación con la proa para recibir información de cómo trabaja o llama la cadena.
- 8. Asegurarse que el ancla ha agarrado bien al fondo. Se verá que lo ha hecho cuando la cadena empiece a ponerse tensa. Entonces se seguirá filando poco a poco lo que vaya llamando hasta que se tenga la cantidad de cadena fondeada que estaba prevista. El buque hará cabeza quedando la proa en dirección del viento o de la corriente.
- 9. Verificar que la cadena no de saltos, es decir que se observe que ateza y se afloja rápidamente, ya que esto es sinónimo de que el buque está garreando.
- 10. En caso de que las circunstancias no permitan un fondeadero seguro será recomendable quedar al garete y con máquina atenta o, dependiendo del Capitán, salir del área a navegar a baja velocidad, para mantenerse en el lugar, hasta que las condiciones sean más favorables.
- 11. Se anota en la bitácora: la hora de fondeo; la posición geográfica; la profundidad; marcaciones y distancias a tierra; Ancla utilizada. Se debe graficar la posición en la carta de navegación.
- 12. La maniobra en la proa es la siguiente: Antes de llegar a la zona de fondeo el Primer Oficial ordenará energizar el motor del cabrestante; Se destrincan las anclas, y se arría poco a poco hasta que el ancla asignada por el capitán haya salido del escoben y quede a la pendura.
- 13. Luego se aprieta el freno dejando el ancla lista para fondear. Se prepara las luces y marcas de fondeo. La otra ancla debe quedar en el escoben, pero igualmente lista para fondeo.
- 14. Al recibir la orden de fondeo se abre el freno y se fila cadena seguido sin intentar frenarla en ningún momento.
- 15. Una vez el ancla en el fondo la velocidad de salida de la cadena es menor y se filará poco a poco a medida que vaya llamando.
- 16. Se iza la señal de fondeo correspondiente.
- 17. Se debe informar al puente como llama la cadena. Este dato es importante con el fin de evitar someter a la cadena riesgo de rotura.

# Procedimiento Guardia de Fondeo:

- 1. Las guardias de fondeo las designara el capitán siempre que el buque haya fondeado.
- 2. La guardia de fondeo tendrá las siguientes funciones específicas:
  - a. Verificar por lo menos cada hora que la posición del buque coincida con la del fondeo.

- b. Verificar que la bola y las luces de fondeo estén exhibidas, al igual que las demás luces, señales visuales o Banderas a que diese lugar.
- c. Mantener una constante vigilancia para prevenir actos de piratería. En caso de que esto suceda se llamara al Capitán y a las autoridades, y se dará cumplimiento al procedimiento C 45.
- d. Mantener todas las puertas estancas de la ciudadela cerradas con seguro pasador interno. Todas las otras puertas y escotillas deben tener el candado puesto. La balsa salvavidas asegurada con cadena.
- e. Mantener la máquina en todo momento lista para arrancar.
- f. Se debe mantener aire disponible en el puente para el pito, el motor del cabrestante debe estar listo para uso.
- g. Verificar, la cadena y el freno de la misma, prestando especial interés en si el buque está firme al fondo o se encuentra garreando.
- h. Mantener vigilancia electrónica desde el puente con el radar, AIS y el ecosonda y verificar la profundidad y la posición del buque ploteándola en la carta de navegación donde se graficó inicialmente.
- i. Informar inmediatamente al capitán cuando las condiciones del tiempo sean tales que hagan que el buque garree y obligue a enmendar de fondeadero.
- j. Cualquier otra consigna que deje el capitán, por escrito, en el libro de consignas. De las rondas, verificaciones y chequeos que se realicen durante la guardía se debe dejar registros escritos.
- 3. Solo se permitirá que al buque lo aborden las autoridades marítimas y las visitas de autorizadas por el capitán o la Coordinación de operaciones.
- 4. Si se considera conveniente la Coordinación de operaciones nombrará o contratará vigilancia externa para protección del buque.

## 5.2 Protocolo Zarpe de Emergencia

El Zarpe de Emergencia tiene aplicación en los siguientes eventos que pueden ocurrir en el Puerto de Cartagena: - Incendios - Explosiones - Escape de gases - Derrame de hidrocarburos - Derrame de líquidos corrosivos - Huracanes - Inundaciones - Atentados o Amenazas de Bomba (Actos terroristas o vandálicos).

- 1. Se reporta a estación SAN JOSE la novedad.
- 2. Se realiza un llamado a los remolcadores, piloto practico y amarradores.
- 3. Se espera las instrucciones y coordenadas de estación SAN JOSE para realizar el fondeo.
- 4. Se realiza la maniobra.
- 5. La comunicación es vía VHF canal 12 y 16

Se considerará también zarpe de emergencia, la autorización otorgada por el OPIP cuando por razones de fuerza mayor, las embarcaciones deban salir del puerto por razón de seguridad. En este caso el buque se dirigirá al área de fondeo que indique la autoridad marítima.

# 5.3 Protocolo sobre control en canal de navegación

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena están descritos en las cartas de navegación COL261, COL263 y COL900 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH- de la Dirección General Marítima — DIMAR-. Estos canales son públicos y están bajo la responsabilidad de la Nación. Las profundidades correspondientes son las certificadas por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

- El capitán de la embarcación o buque consulta con ESTACION SAN JOSE si existe o no algún buque o embarcación realizando alguna maniobra en el área
- Se verifica con el coordinador de operaciones de la Instalación Portuaria o con el encargado del atraque si el muelle está despejado o si hay alguna embarcación.
- El Coordinador de Operaciones, con el Capitán del Buque coordina por cual lado babor o estribor se va a realizar el atraque en el muelle.
- El Capitán verifica anemómetro, dirección del viento y corriente ya que estos factores son determinantes en la maniobra.
- El Capitán del Barco verifica Carta de navegación actualizada y se tienen en cuenta las boyas y las profundidades

# 5.4 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.

La materia prima después de la descarga, cuyo objetivo es organizar el pescado que se descarga del Barco en tinas para su almacenamiento, teniendo en cuenta su especie, talla y apariencia.

- El supervisor frigorífico organiza la colocación de la tarima, con tinas alrededor de esta para iniciar la descarga del Atún.
- El personal de descarga extrae el Atún de las cubas del barco y las coloca sobre la tarima de clasificación.
- El operario de tarima clasifica el pescado colocándolo en las tinas correspondientes.
- El inspector de calidad de la descarga verifica si el operario y ayudante de tarima realizaron correctamente la clasificación del pescado.
- El inspector de calidad envía inmediatamente para la planta de harina el pescado partido y el que se le perciba olor a petróleo o amoniaco.
- El montacarguista transporta las tinas llenas y debidamente clasificadas desde la tarima hasta la báscula de pesaje.
- Pesadas las tinas el supervisor de frigorífico realiza el ingreso de las tinas de pescado conforme a instrucciones documentadas.
- El director de control de calidad que todas las funciones anteriormente relacionadas se ejecuten adecuadamente,

### **CARGA CONTAMINADA:**

- El Operario de Tarima identifica además el pescado para Planta de Harina, y lo coloca en una tina sin tener en cuenta la especie ó talla.
- El Ayudante de Tarima coloca una etiqueta a la tina, marcando la fecha, barco, viaje, además de las palabras "Planta de Harina" ó "Pescado Roto".
- Cuando el Operario de Tarima identifica si existe pescado con olor a amoniaco o con temperatura lo coloca en las tinas respetando la clasificación por especie y talla e informa al Ayudante de Tarima.
- El Ayudante de Tarima coloca a estas tinas una etiqueta identificando en la misma la fecha, el barco, el viaje, la cuba, la especie y talla, además de las palabras "Amoniaco" ó "PCH", en este caso por temperatura.
- El Ayudante de Tarima avisa al Inspector de Calidad de Descarga acerca de la presencia de tinas con pescado con olor a amoniaco o con temperatura con el fin de que las reporte al Jefe de Calidad de Procesos y Desarrollo de Nuevos Productos, quien ordena la colocación del status de calidad de pescado en inventario.
- El Operador de Montacargas traslada las tinas hasta la báscula, en donde el Basculero de Frigorífico las pesa, para luego almacenarlas en los frigoríficos.

# 5.5 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua

Toda vez que caigan mercancías u objetos al agua se procederá de la siguiente manera:

- La persona que identifique el objeto deberá dar aviso al supervisor de operaciones.
- El supervisor de Operaciones informara al oficial de guardia lo ocurrido.
- Si el objeto o mercancía flota, se dispondrá del bote de maniobra de la Instalación Portuaria para que proceda al rescate.
- Si el objeto o mercancía se hunde, se contactará con la agencia marítima para que contrate una compañía de buceo para su recuperación.
- La carga recuperada será analizada por el supervisor de calidad con el fin de que verifique si cumple con los estándares establecidos para su procesamiento.
- Los objetos serán reintegrados al barco o a quien correspondan.
- Los cotos de los recates serán a cargo del dueño de la carga, de la Instalación Portuaria o a quien corresponda.
- Siempre que suceda un evento de esta categoría se deberá iniciar una investigación para encontrar la causa que dio origen al evento.
- Se tomarán acciones preventivas y correctivas para evitar que se repitan.

# 5.6 Protocolo para atender emergencias y contingencias

Para la respuesta oportuna y el control de los fenómenos destructivos a los que está expuesto el Puerto. La Administración ha desarrollado el Sistema de Prevención y Control de Emergencias y Desastres, que tiene los objetivos siguientes:

- Proteger y salvaguardar la vida y la salud del personal y la comunidad, el medio ambiente y la continuidad de la operación del Puerto.
- Contar con personal preparado y con responsabilidades bien definidas, mediante el establecimiento de una organización dinámica y funcional.
- Integrar y compartir los recursos técnicos y humanos, con un sentido solidario que refuerce la cobertura de protección y capacidad de respuesta de las empresas y dependencias, ante la ocurrencia de un fenómeno destructivo en el Puerto. El manual del sistema contiene un subsistema de respuesta a emergencias, del cual se derivan las acciones que se desarrollaran para cada caso:

Se anexa Plan de Emergencias y Contingencias.

## 5.7 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos

<u>Fuga en el casco</u>: Específicamente cuando el derrame operacional sea causado por escape por el casco, y teniendo en cuenta que en este caso el producto contaminante no se encuentra represado sobre cubierta, sino que ya contaminó el medio marino, el supervisor de operaciones en consideración el plan de repuesta a una contaminación que tiene establecido el terminal donde se encuentra atracado.

El supervisor de operaciones de la IP debe indicarle al Capitán o al oficial de guardia ordenar la parada de emergencia abordo, y la atención de la emergencia.

Si el derrame ocurre por avería en el casco a la altura de los tanques de almacenamiento de combustible líquido y por encima de la línea de agua, el personal de máquinas del buque debe trasegar combustible al tanque de más bajo nivel de existencias, y/o coordinar la posibilidad de enviarlo a un tanque de carga.

Si no hay tanque de carga disponible se debe enviar el producto al tanque slop.

1589

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD ATUNAMAR LIMITADA"

Si se supone que el escape ha ocurrido debajo de la línea de agua, se debe inmediatamente, cerrar las entradas del tanque sobre cubierta, incluyendo la válvula de venteo del tanque en cuestión, para tratar de hacer presión de vacío hacia adentro del tanque.

El supervisor de operaciones debe considerar el apoyo de un buzo para determinar la causa del derrame, si la misma no ha sido posible de identificar, y tomar la acción correctiva más apropiada.

En caso de que se sospeche agrietamiento del casco, el supervisor de operaciones debe verificar si, de acuerdo al Plan de Carga y al estatus actual de carga, el momento flector y los esfuerzos cortantes se encuentran dentro de los límites permisibles.

Inspeccionar cuidadosamente en lo posible las grietas y si lo considera necesario, avise al coordinador Técnico, así como a la Casa Clasificadora, para una evaluación más completa del daño sufrido.

Sin detrimento de la seguridad del Buque, si se supone que una sobrecarga dinámica de su estructura, o un golpe, podría ser la causa del agrietamiento.

El Oficial encargado suspende operaciones y conforma rápidamente dos grupos, uno por cada costado, que inspeccionaran el casco tratando de encontrar el origen del derrame. Teniendo en cuenta las probabilidades, el recorrido se debe efectuar de popa a proa. Igualmente se sondearán los tanques de lastre, slop y se verificarán los cofferdams. El supervisor de operaciones debe considerar, si las condiciones del mar lo permiten, el arriado del bote de trabajo con el fin de inspeccionar el casco en sus partes curvas y determinar si la avería está por encima o debajo de la línea de agua, así como la posible reparación temporal, con resinas adecuadas disponibles para tal fin, que se pueda efectuar.

Se debe evitar golpear el casco, en la parte afectada, con el fin de no producir una mayor abertura y por consiguiente una mayor contaminación y/o efectos sobre la estabilidad y los esfuerzos a que está sometido el casco.

Los tanques de lastre y cofferdams se deben considerar como última opción o recurso y únicamente si este producto es descargado y los tanques lavados y desgasificados, conforme la normatividad nacional y local vigente, antes de zarpar el buque.

El supervisor de operaciones no debe reanudar las operaciones hasta que la causa del derrame sea detectado y corregido. Después de encontrar la causa del derrame, puede ser necesario obtener permiso de parte de las Autoridades Locales o del Terminal (o ambas) para continuar con la operación normal.

Una vez controlado el derrame, el contramaestre encargado del Plan de Gestión de Basuras de la barcaza debe garantizar que los residuos recolectados durante la operación de limpieza sean almacenados cuidadosamente antes de deshacerse de ellos.

Si se requiere, solicita al supervisor de operaciones que contacte una compañía especializada sugerida por las Autoridades Locales para disponer de los deshechos."

# EQUIPOS Y TECNICAS PARA CONTROL DE DERRAME DE HIDROCARBURO

Los métodos y procedimientos para la contención y recuperación de un derrame en un medio acuático varían en función de los siguientes aspectos:

- Tipo de hidrocarburo, el cual tiende a esparcirse formando una delgada película superficial, que, dependiendo de la cantidad de producto derramado, cubre un área considerable y dificulta las labores de limpieza.
- Efecto de la velocidad de la corriente y del viento sobre la mancha, la cual puede desplazarse hacia zonas críticas o de sensibilidad ambiental. Esto significa que la ubicación del derrame, que puede ser en un río torrentoso, una bahía de aguas someras, un estuario o alta mar, puede tener grave implicancia en zonas como playas recreacionales, santuarios ecológicos, parques nacionales, etc.
- Condiciones hidrográficas y meteorológicas, es necesario predeterminar las condiciones ambientales que prevalecerán durante las operaciones de limpieza, es decir, aspectos tal es como el viento, el oleaje, las corrientes, la temperatura, etc.

CONTENCION DEL DERRAME EN MARES Y OCEANOS En consecuencia, la contención y concentración de un derrame de hidrocarburo es fundamental y estas acciones deben ser efectuadas con tres objetivos principales:

- Cercar el derrame en un lugar determinado.
- Mantener el derrame alejado de un área crítica o de sensibilidad ambiental.
- Dirigir el derrame hacia un punto determinado.

Los equipos que se utilizaran para contener el derrame de hidrocarburo en el mar son:

- Barrera Mecánicas
- Barreras neumáticas o de aire.
- Barreras químicas
- Barreras sorventes
- Barreras improvisadas

TRATAMIENTO PR DISPERSANTES Dependiendo del lugar donde se produzca el derrame, la zona circundante, los recursos en peligro, etc., se deberán tomar las decisiones más convenientes que llevarán al uso de técnicas muy diversas, las cuales se pueden llevar a cabo por separado y más frecuentemente de manera conjunta.

Dentro de estas técnicas de respuesta, se encuentra el uso de dispersantes de derrame de hidrocarburos.

Los dispersantes son mezclas que contienen agentes tenso activos para reducir la tensión interfacial entre los hidrocarburos y el agua del mar. Esto permite que una mancha de hidrocarburo se fragmente en gotas muy pequeñas (de diámetro inferior a 100 micras) las que se dispersan rápidamente por la masa de agua a consecuencia del movimiento natural de ésta.

En la medida en que se pueda dispersar una mancha de hidrocarburos dependerá en gran medida de su temperatura de fluidez y de su viscosidad a la temperatura del agua de mar. La exposición a la intemperie y la emulsificación hacen aumentar rápidamente la viscosidad y la temperatura de fluidez.

# 5.8 Protocolo de apertura de Bodegas

- La apertura y cierre de las bodegas de carga será responsabilidad del capitán y de la tripulación del buque.
- Se deberá abrir el número suficiente de escotillas que permita el inicio de la operación de cargue o descargue. A su vez, abrir y cerrar las escotillas en secuencia tal, que se eviten retrasos o demoras en la operación de cargue o descargue.
- Las bodegas deben ser abiertas al arribo para verificar las condiciones y limpieza, lo cual debe ser certificado por un inspector nominado por el usuario.
- Dependiendo de las condiciones operativas, se permitirá la limpieza de las bodegas con el buque atracado o si no, tendrá que salir del muelle.
- Todos los costos ocasionados serán por cuenta del armador.
- No se recibirá la nota de alistamiento hasta que las bodegas estén secas, limpias y certificadas por el inspector.

## 5.9 Protocolo para la entrega de la carga

El Capitán del buque es, en todo momento, el responsable de la seguridad durante las operaciones de descarga del buque, las cuales deberán ser confirmadas al representante del terminal por medio de un plan de descarga en conformidad con el Artículo 28 del presente reglamento.

El descargue de las naves en la IP ATUNAMAR se hará en cumplimiento de los requisitos que se describen a continuación y conforme al siguiente procedimiento:

- 1. Una vez atracada la nave en el muelle de descargue, el Capitán dará la orden para abrir las tapas de las bodegas para facilitar la inspección por parte de personal de Control de Calidad quien inspeccionará y certificará que las bodegas están libres de agentes contaminantes, óxido pesado o materiales sueltos que puedan contaminar el atún.
- 2. El Capitán deberá enviar el plan de descarga propuesto a través del agente marítimo al armador, quien indicará que está de acuerdo con éste antes de iniciar las operaciones, y para lo cual firmarán el plan de descarga el Capitán, armador y representante del terminal en los espacios provistos para tal fin.
- 3. El Capitán será responsable de la adecuada iluminación en las áreas de operación con el fin de evitar accidentes de personas o daños a la propiedad.
- 4. El primer oficial deberán efectuar comprobaciones del calado del buque a intervalos regulares durante la realización de la operación de descargue.
- 5. Todo cambio del plan de descarga que solicite el buque deberá comunicarse a través del armador al representante del terminal en un plazo no menor a 12 horas previa terminación programada de descargue del buque. Este nuevo plan deberá seguir los lineamientos establecidos en el Artículo28.
- 6. El terminal mantendrá un registro exacto de los pesos descargados en cada tina.
- 7. Se mantendrá una comunicación permanente entre el oficial de guardia del buque y el representante del puerto para indicar la cantidad de toneladas descargadas, comprobación y lecturas de calados y demás información relacionada con la operación de descargue del buque.
- 8. La compañía estibadora está obligada a realizar labores de limpieza de residuos de carga en cubierta y en el área de descarga.
- 9. Los daños causados al buque por parte de la IP **ATUNAMAR** o la compañía estibadora deberán ser reportados por el Capitán tan pronto como ocurran, pero no más de 06 horas posterior a su ocurrencia, a la empresa estibadora a través del agente marítimo.

# 5.10 Protocolo para el control de ingreso y salida de personas

Toda persona debe identificarse a su ingreso al Terminal, así:

- o Los empleados y usuarios mediante el carné, colocado en un lugar visible.
- o Las tripulaciones de las embarcaciones, mediante la presentación del permiso de desembarco expedida por la capitanía de puerto.
- o Los funcionarios de la Superintendencia de Puertos, mediante el carné expedido por su respectiva entidad.
- o Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante su documento de identificación, carné de visitante, entregado en la portería a cambio de la cédula de ciudadanía y debidamente autorizados por la Dirección de Seguridad.
- o Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma a las instalaciones del Terminal, a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.

Para la expedición del carné el representante legal de cada empresa, deberá solicitarlo por escrito, para las personas que estrictamente lo requieran, incluyendo los siguientes datos: nombres y apellidos, número de la cédula de ciudadanía y cargo.

Cuando algún trabajador de alguna empresa usuaria del Terminal o un operador portuario deje de prestar sus servicios a ésta, la empresa debe reportar a la IP Atunamar Ltda. esta novedad, retener el carné o ficha de identificación y devolverla para su anulación.

Ninguna persona natural o jurídica podrá operar, efectuar operaciones marítimas, desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes y elementos de uso personal o de cualquiera otra naturaleza sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

## 5.11 Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas

El Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1960 recomendó que los Gobiernos Contratantes adoptaran un código internacional uniforme para el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima para dar cumplimiento a las disposiciones de su Capitulo VII.

Por materia peligrosa entendemos a toda sustancia o producto que durante su fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso pueda generar o desprender vapores, humos, polvos, gases o fibras capaces de producir efectos infecciosos, irritables, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiante, tóxicos o de cualquier otra naturaleza peligrosa, o que pueda generar radiaciones ionizantes, en cantidades o concentraciones que tengan alguna probabilidad de lesionar la salud de las personas que entren en contacto con ellas o que puedan causar daños materiales a instalaciones o al medio ambiente.

Aproximadamente el 50% de la carga que se transporta por mar puede clasificarse como peligrosa o potencialmente peligrosa y además gran parte de ella es perjudicial para el medio ambiente.

Para este caso en particular la sociedad ATUNAMAR ni sus buques manejan mercancías peligrosas.

# **Prohibiciones**

Está prohibido el recibo de desechos peligrosos, infecciosos, radioactivos y todos aquellos que sean nocivos para la salud humana, en concordancia con lo establecido en la Resolución No.189 de Julio 15 de 1.994 expedida por el Ministerio del Medio Ambiente.

## 5.12 Protocolo para la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI)

La IP Atunamar Ltda., notificará oportunamente las sospechar o los eventos de emergencia en salud pública y responderá de manera rápida ante su presencia, para lo cual se obliga a informar de forma inmediata los casos específicos de enfermedades Inmunoprevenibles, Influenza, Zoonosis, Enfermedades Transmitidas por Alimentos (ETAS), Cólera y Enfermedades Transmitidas por Vectores (ETV), a la Secretaria de Salud Distrital de Cartagena o autoridad competente para tales fines.

# 5.13 Protocolo para la circulación dentro del terminal

- 1. El ingreso de equipo de trabajo a la Instalación Portuaria se sujeta a lo previsto en este Reglamento.
- 2. Todos los equipos que operen en las instalaciones deben estar identificados o rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y el código asignado por la Sociedad Portuaria.
- 3. El equipo debe ser inspeccionado por lo menos una vez al año por una casa clasificadora de reconocimiento internacional reconocida por el Estado colombiano. La inspección es

responsabilidad del propietario o persona usuaria del equipo. La constancia del revisado es el certificado que expida la casa clasificadora, el cual debe encontrarse siempre vigente para la autorización de operación del equipo.

4. Los equipos que como resultado de una inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no pueden operar y deben ser retirados de la Instalación Portuaria. Igualmente sucede con el equipo inspeccionado por personas no reconocidas por el Estado colombiano como casa clasificadora de reconocimiento internacional.

# Normas de acceso y circulación de vehículos.

- Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad.
- La IP Atunamar Ltda. puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario. Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no pueden ingresar a la Instalación Portuaria.
- Los vehículos con carga para ingreso a la instalación portuaria pueden ser devueltos si el peso de la carga no coincide razonablemente con el peso documental declarado. Igualmente, pueden ser devueltos los vehículos con contenedores de carga, llenos o vacíos, que presenten deficiencia considerable en su estructura.
- Los conductores de vehículos terrestres que ingresen a la Instalación Portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad integral de la IP Atunamar.
- La Empresa de Transporte, el propietario del vehículo y la persona contratante del mismo, son responsables por los accidentes y daños ocasionados por el vehículo mientras este se encuentre en la Instalación Portuaria.
- Los vehículos utilizados para el transporte de carga peligrosa deben cumplir las disposiciones del Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.
- Durante su estadía en la Instalación Portuaria, el conductor debe permanecer en la cabina de su vehículo. Cuando por razones operativas el conductor necesite bajar de la cabina, debe usar su equipo de seguridad personal, incluyendo ropa de trabajo, casco, chaleco reflectivo, botas, y cualquier otro elemento indicado en las normas de seguridad de la Instalación Portuaria. Al conductor no le está permitido deambular por la Instalación Portuaria ni dejar abandonado su camión sobre la vía; tampoco dormir en la cabina o debajo del vehículo, ni colgar hamacas o chinchorros.
- La Instalación Portuaria debe ser utilizada únicamente para fines operativos. El conductor no debe dirigir, participar ni manipular cualquier elemento durante la maniobra de cargue o descargue.
- Ningún vehículo, cargado o vacío, cuyo servicio haya sido atendido, puede quedar estacionado en la Instalación Portuaria. En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por causa mayor, la Sociedad Portuaria le asignará un sitio provisional para su estacionamiento.
- No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones de cargue y descargue.
- La Instalación Portuaria, en casos especiales, previa evaluación, puede autorizar el ingreso de algunos vehículos particulares con fines operativos. Los vehículos particulares que sean autorizados, deben circular sólo hasta los sitios de estacionamiento que le sean señalados; no les está permitido permanecer en las zonas de almacenamiento, ni en los aproches, tampoco deambular por las vías o ingresar en áreas no autorizadas.

# Normas de acceso y circulación de personas.

• El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan a la Instalación Portuaria está regulado por el Nivel de Protección en el que se encuentre la Instalación Portuaria según

- el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias –PBIP-, las normas de este Reglamento, procedimientos y demás instrucciones que al respecto imparta la IP Atunamar Ltda.
- Los usuarios que ingresen a la Instalación Portuaria son responsables de su propia seguridad y se comprometen a adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes. Igualmente deben acatar las instrucciones que la IP Atunamar Ltda. imparta sobre esta materia.
- La IP Atunamar Ltda. puede realizar actividades de salud ocupacional, entre las cuales se incluye el control de consumo de alcohol, drogas o sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personas. Con la presentación de la solicitud de ingreso, los usuarios expresan su aprobación para concurrir a este tipo de pruebas; la renuencia en esta materia es causal para que la IP Atunamar Ltda. niegue el ingreso del usuario u ordene su retiro. Toda persona que ingrese a la Instalación Portuaria debe estar registrada previamente ante la IP Atunamar Ltda. La empresa debe registrar al trabajador siguiendo las instrucciones que le señale la Sociedad Portuaria y solicitar su ingreso para cada actividad o gestión específica a realizar. Igualmente, la empresa debe presentar mensualmente a la IP Atunamar Ltda. los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano; igualmente copia de sus pagos de parafiscales, salarios, compensaciones, prestaciones sociales y demás retribuciones al trabajador. El trabajador o persona inscrita debe portar, en forma visible, el carné de identificación suministrado por la IP Atunamar Ltda., durante todo el tiempo que permanezca en la Instalación Portuaria. El carné es de uso personal e intransferible. Para la expedición del carné, el representante legal de la empresa debe solicitarlo conforme a las instrucciones que imparta la IP Atunamar Ltda. La empresa usuaria se responsabiliza por el uso del carné de identificación; su mal uso conlleva a la cancelación definitiva del ingreso del titular del mismo a la Instalación Portuaria, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiera lugar. La persona que permanezca en las instalaciones sin portar el carné de identificación puede ser sancionada con suspensión temporal de ingreso a la Instalación Portuaria, de conformidad con lo establecido en el capítulo 7º del presente reglamento.
- El Operador que requiera ingreso de personal nuevo o en reemplazo debe presentar a la IP Atunamar Ltda. solicitud escrita que contenga:
  - Justificación operativa del cambio, mediante la presentación de la estadística mensual de servicios atendidos en esta Instalación Portuaria en los últimos seis meses, indicando clase y volúmenes de servicios prestados y cantidad de horas empleadas por trabajador.
  - Copia de la liquidación o paz y salvo por el pago de salarios, seguridad social y prestaciones sociales del personal reemplazado, indicando la causal del retiro.
  - Evaluación de las competencias laborales y estudio de seguridad del nuevo personal;
     justificación del proceso de estudio y selección de los nuevos trabajadores.
  - Certificado de idoneidad y capacitación del nuevo personal contratado. 38.6. Las tripulaciones de las naves que arriben a la Instalación Portuaria se identifican mediante la presentación del permiso de desembarco expedido por Migración Colombia y la presentación de un documento de identificación.
- Los visitantes pueden ingresar mediante solicitud escrita de la empresa usuaria cumpliendo con los requisitos que la IP Atunamar Ltda. establezca. La Sociedad Portuaria les hará entrega de un carné de visitante que deben portar visiblemente durante todo el tiempo de permanencia en la Instalación Portuaria.
- No se permite el ingreso de ningún tipo de armas a la Instalación Portuaria, exceptuándose las de uso de autoridades militares en servicio activo, siempre y cuando estén en ejercicio de sus funciones. También están facultados para el porte de armas, los funcionarios de la Superintendencia de Seguridad de la IP Atunamar Ltda., con arreglo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

- Está prohibido encender fuego, llama abierta o chispa en la Instalación Portuaria. Cualquier actividad que demande la presencia de fuego, llama abierta o chispa debe ser previamente autorizada por la IP Atunamar Ltda.
- La empresa que desvincule un trabajador o colaborador registrado en la Instalación Portuaria deberá reportarlo inmediatamente y devolver el carné correspondiente.
- Las personas que se encuentren o transiten por áreas operativas de la Instalación Portuaria deben vestir con uniforme, chaleco reflectivo, casco, botas y demás implementos de seguridad.
   El uniforme puede confeccionarse con franjas reflectivas que reemplacen el chaleco, en todo caso debe estar marcado con el nombre y logotipo de la empresa correspondiente y brindar protección y buena presentación personal.
- La IP Atunamar Ltda. puede suspender el ingreso del personal que no cumpla con el lleno de estos requisitos hasta que el usuario tome las medidas correspondientes.
- El ingreso de personas a la Instalación Portuaria se permite con base a la justificación de las actividades a desarrollar. No se permite el ingreso de personas cuyas labores sean ajenas a la actividad de la Instalación Portuaria.
- La permanencia en la Instalación Portuaria debe ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona debe sobrepasar el tiempo del horario autorizado para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás usuarios son responsables de que el personal a su cargo salga de la Instalación Portuaria tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.
- Ningún trabajador debe permanecer en la Instalación Portuaria por más tiempo del permitido para la jornada máxima legal vigente. Cuando la actividad a desarrollar termine en un tiempo menor al que le fue autorizado inicialmente, el trabajador debe salir de la Instalación Portuaria y permanecer sin ingreso durante las siguientes 10 horas a su salida. Toda actividad a desarrollarse en la Instalación Portuaria debe ser autorizada por la IP Atunamar Ltda. El usuario debe presentar solicitud de autorización y solo puede comenzar la actividad cuando esta le sea autorizada. El personal de una empresa usuaria que haya ingresado para la prestación de un servicio y fuese contratado para una nueva actividad debe solicitar autorización para su ejecución a la IP Atunamar Ltda.
- No está permitido el pago, en efectivo, de ningún servicio en áreas operativas de la Instalación Portuaria, ni la entrega de propinas ni gratificaciones. La medida aplica para todas las operaciones en la Instalación Portuaria incluyendo las actividades en bodegas y plataforma de aforos.
- El usuario debe acatar las instrucciones de la IP Atunamar Ltda. para su desplazamiento dentro de la Instalación Portuaria, respetando las señales de tránsito peatonal y vehicular. Igualmente debe permanecer en el sitio de labores para las cuales se le ha permitido el ingreso. Una vez completada su labor u horario debe salir de la Instalación Portuaria. Por razones de Seguridad no se permite el acceso a áreas diferentes de la autorizada; el usuario que incumpla esta norma es responsable por la sanción que determine la IP Atunamar Ltda. conforme a lo establecido en el capítulo 7º del presente reglamento.
- Está prohibido a todos los usuarios efectuar las siguientes actividades en la Instalación Portuaria:
  - o Establecer puestos o kioscos y realizar ventas ambulantes de cualquier clase.
  - o Bañarse o pescar en los muelles y área de maniobra marítima.
  - Practicar juegos, deportes o exhibiciones de cualquier tipo durante jornadas de trabajo en áreas operativas
  - O Realizar actos contrarios a la moral, decencia, salubridad o higiene pública o que atenten contra el respeto debido a las personas.
  - Los comportamientos groseros, escandalosos o agresivos.
  - O Cualquier acto que perturbe la buena marcha de las actividades en la Instalación Portuaria.

# 5.14 Protocolo para identificación de personal, equipos y cargas

- Los vehículos terrestres que entren a las instalaciones de La IP Atunamar Ltda., lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del Terminal.
- La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre dentro de la instalación portuaria y responderá por sus actos.
- Para tal efecto La IP Atunamar Ltda. hace la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo será debidamente requisado para ingresar a las instalaciones del Terminal.
- Para ingresar a las instalaciones del Terminal todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por La Instalación Portuaria para el ingreso y circulación a sus instalaciones.
- Es requisito indispensable no exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 K.P.H, para todo tipo de equipo o vehículos.
- Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue y descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en los aproches.
- No podrá quedar vehículo cargado o vacío dentro de las instalaciones de La Instalación Portuaria., sin la previa autorización del OPIB.
- En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, la oficina de seguridad le asignará un sitio especial para su parqueo, hasta el día siguiente.
- El ingreso de equipos de trabajo a las instalaciones del Terminal está sujeto a la previa autorización de la Dirección de Operaciones de la IP.
- Todos los equipos que operen dentro de la instalación portuaria deben estar plenamente identificados con el nombre impreso y el número interno de identificación de la empresa operadora portuaria a la cual pertenecen.
- Los equipos deberán ser inspeccionados por lo menos una vez al año para mantener sus certificaciones vigentes.
- Los equipos que, como resultado de una inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no podrán operar en las instalaciones portuarias, y no podrán permanecer en ellas.
- Embalajes, marcas, etiqueta, nombre técnico y número de Identificación: Las sustancias peligrosas que ingresen al Terminal deben estar correctamente embaladas, marcadas y etiquetadas de conformidad con el Código IMDG, de la IMO.
- Todas las sustancias peligrosas deben traer la denominación técnica correcta y número de Identificación. Por nombre técnico correcto se entiende el nombre químico del contenido. No es aceptable a este fin el nombre comercial.

Hoja No. 62

# CAPITULO VI REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

## 6.1 Prelación para el atraque.

La nave anunciada, confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento tiene prelación de atraque. Es de anotar que el arribo a la Instalación Portuaria, se hace teniendo en cuenta que solo atraca un Buque al mes.

## 6.2 Asignación de Muelle

La IP ATUNAMAR LTDA determina el lugar de atraque de las naves, teniendo en cuenta el tipo de operación, tipo de nave, eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación. La Instalación Portuaria debe comunicar oportunamente a los Operadores Portuarios de practicaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para la nave. Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque y movilización se realizan por radio, cuyo uso es obligatorio para los Operadores Portuarios que presten servicios de practicaje, remolcador y amarre de naves. Para la comunicación se utiliza el canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra sólo pueden intervenir en este canal los Operadores Portuarios y la Instalación Portuaria. Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizan los sitios definidos por la Capitanía de Puerto.

# 6.3 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves

Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo debe presentar al Director de Operaciones de la IP Atunamar Ltda., el anuncio de la llegada de embarcaciones, el cual contiene la siguiente información:

Nombre y bandera.

El T.N.R. y el T.B.R.

Calado de arribo, eslora y manga.

Nombres del Armador

El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).

El tonelaje de cargue a desembarcar.

Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (código IMO).

Nombre de los operadores nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de estiba y desestiba y de transferencia de la carga.

Cualquiera otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el Terminal.

Con un mínimo de doce (12) horas de anticipación al arribo de la embarcación, el Agente Marítimo deberá presentar a la Dirección de Operaciones de la IP Atunamar Ltda., la confirmación de arribo de la embarcación, en el formato que establezca la misma, confirmando la llegada de la embarcación.

Servicios de transferencia marítima y terrestre: El Agente Marítimo deberá presentar a la Dirección de Operaciones, mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la embarcación, los siguientes documentos:

- Conocimientos de Embarque (copia fiel del original)
- Manifiesto de carga.
- Relación de mercancías peligrosas.
- Relación de carga por bodega.
- Plano de estiba actualizado.

## 6.4 Prohibiciones para las naves durante su permanencia en la terminal

Durante la estadía de una nave en un puerto, y con el fin de no afectar las operaciones, y mantener la seguridad y protección física de la instalación portuaria, es importante cumplir con las siguientes condiciones o prohibiciones:

- La tripulación no puede estar realizando operaciones bajo efectos de alcohol o sustancias psicotrópicas.
- Está prohibido realizar reparaciones sin previa autorización de la Autoridad Marítima y del terminal
- Encender sus máquinas propulsoras, salvo fuerza mayor
- · Posesión, tráfico de drogas
- No se permitirá el desarrollo de actividades de natación, buceo ni de pesca en los márgenes de los muelles o dársenas del puerto.
- Está prohibido encender fuego, llama abierta o chispa en la Instalación Portuaria. Cualquier actividad que demande la presencia de fuego, llama abierta o chispa debe ser previamente autorizada por la Instalación Portuaria.
- Exhibir o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo debe estar en custodia del capitán del buque
- Establecer puestos o kioscos y realizar ventas ambulantes de cualquier clase.
- Practicar juegos, deportes o exhibiciones de cualquier tipo durante jornadas de trabajo en áreas operativas.
- Realizar actos contrarios a la moral, decencia, salubridad o higiene pública o que atenten contra el respeto debido a las personas.
- Los comportamientos groseros, escandalosos o agresivos.
- Cualquier acto que perturbe la buena marcha de las actividades en la Instalación Portuaria.

# 6.5 Servicio de practicaje

- El servicio de practicaje comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la Zona Portuaria. Este servicio es prestado por Operadores Portuarios debidamente registrados en la Superintendencia General de Puertos con Pilotos Prácticos con licencia vigente expedida por la DIMAR.
- Toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto, para ingresar, zarpar y realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la Zona Portuaria, debe cumplir con las normas establecidas por la DIMAR sobre el uso del Piloto Práctico.
- La contratación del servicio de practicaje será responsabilidad del Agente Marítimo. La coordinación y supervisión de los servicios de practicaje en lo que se refiere a maniobras

propias del Terminal estará a cargo de la Dirección de Operaciones Marítimas de la Instalación Portuaria.

- La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Práctico a bordo como Asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Práctico.
- En los casos en que exista limitación para los servicios de pilotaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el Agente Marítimo y la Dirección de Operaciones de la Empresa, determinarán la hora de prestación del servicio. 15.6.
   El Operador Portuario que preste el servicio de pilotaje debe entregar a la Dirección de Operaciones el informe del Piloto Práctico debidamente firmado por el Capitán de la nave, una vez termine cada operación.
- La Instalación Portuaria exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de pilotaje, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que puedan causar a las instalaciones o a terceros.
- En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de pilotaje, no se presente a la hora acordada para la realización de éste, la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de nombrar otro Operador Portuario, debidamente registrado ante el Ministerio de Transporte, que preste el servicio, sin perjuicio de otras Acciones que se puedan derivar. Este último también debe estar registrado ante la autoridad competente.

# 6.6 Desatraque

Se ordenará el desatraque de embarcación:

- 1. Por razones de seguridad o de orden público.
- 2. Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- 3. Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulaciones o pasajeros enfermedades infectocontagiosas.

PARAGRAFO 1: Cuando la Dirección de Operaciones curse una notificación de maniobra para una embarcación, esta operación debe efectuarse a más tardar dos (2) horas después de la hora de notificación.

Así mismo, deben establecer las circunstancias en que los movimientos de las naves se realizan a su cargo o con cargo a la nave.

PARAGRADO 2: La terminal portuaria se reserva el derecho de asignar pilotos, remolcadores y amarradores para desatracar la motonave, cuando se haya superado el tiempo límite definido por el Reglamento Técnico de Operaciones, a costo de la nave.

# 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 a 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 a las naves de su tipo fondeadas.

- 3. Cuando no exista en la terminal, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque.
- 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 (RSI 2005).
- 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 atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

**PARAGRAFO 1:** 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 esta decisión.

## 6.8 Requisitos para Zarpe

## Objetivo

Establecer, direccionar y ordenar el cumplimiento de las normas que se deben seguir, cuando el buque de la Compañía se encuentre próximos de hacerse a la mar y que contribuyan a la seguridad de la vida humana en el mar, a la seguridad y eficacia de la navegación y del buque, y a la protección del medio y de la carga.

# Introducción

La maniobra de zarpe es responsabilidad directa del Capitán y debe realizarla personalmente. Eventualmente y previa autorización del señor coordinador de Operaciones de la Compañía, se autorizará para que la realice el señor Primer Oficial con el fin de mantenerlo capacitado para asumir el cargo en ausencia o incapacidad del Capitán titular.

## Responsabilidades

- 1. El Gerente General de la Compañía como responsable del funcionamiento efectivo del Sistema de Gestión Integral de la Seguridad.
- 2. El coordinador de Operaciones como responsable de asegurarse que se estén observando las políticas de seguridad y medio ambiente conforme al Sistema de Gestión Integral de la Seguridad.
- 3. La Persona Designada en Tierra como responsable de realizar las auditorías, a bordo, del S.G.I.S.
- 4. El Capitán del buque como responsable de coordinar personalmente todas las actividades que se realicen en el buque y que pueda afectar la navegación y la seguridad del buque y de asegurarse del cumplimiento de los principios, para garantizar una navegación segura.
- 5. El primer oficial, como jefe del departamento de cubierta responsable de las operaciones de su departamento y de garantizar que el personal de cubierta sigue las prácticas de trabajo seguras.
- 6. El Ingeniero Jefe, como jefe del departamento de ingeniería, responsable de las operaciones de su departamento y de garantizar que el personal de máquinas sigue las prácticas de trabajo seguro.

#### Detalle

## Realizar Cálculos de Estiba y Estabilidad

- A bordo del buque de la Compañía se deben realizar los cálculos de estiba y estabilidad antes de hacerse el buque a la mar.
- 2. Es responsabilidad del primer oficial de cubierta realizar dichos documentos y presentarlos al capitán para su aprobación.
- 3. Los calados del buque se tomarán antes del zarpe para verificar las condiciones de trimado y estiba del buque.
- 4. Los registros de los cálculos y las lecturas deben guardarse y archivarse.

## Realizar Inspecciones de Estanqueidad

- 1. A bordo del buque de la Compañía se deben realizar las inspecciones de estanqueidad antes de hacerse el buque a la mar.
- 2. Es responsabilidad del primer oficial de cubierta realizar dichas inspecciones y presentar al capitán dicha inspección para su aprobación y conocimiento.
- 3. Cuando las operaciones de carga se han completado y el buque esté listo para hacerse a la mar, el oficial de seguridad deberá verificar que todos los puntos de entrada de aguas de mar estén adecuadamente cerrados, cualquier trinca de la carga sobre cubierta deberá también verificarse a su vez. Este chequeo debe reportarse al Capitán.
- 4. Cuando el buque esté libre del muelle, un oficial debe verificar que las anclas estén debidamente trincadas. Este chequeo debe ser informado al Capitán.

## Prueba Equipo del Puente

- 1. A bordo de los buques de la Compañía se deben realizar las inspecciones y pruebas de los equipos del puente antes de hacerse el buque a la mar.
- 2. Es responsabilidad del segundo oficial de cubierta realizar dichas inspecciones y presentar al capitán la lista de verificación (Formato MPO C3-1) de dicha inspección para su aprobación y conocimiento.
- 3. Los siguientes equipos se deben chequear y alistarse para su uso:
- 4. Anclas
- 5. Equipo auxiliar del puente por ejemplo:( binoculares, escuadras)
- 6. Libro de bitácora
- 7. Registrador de rumbos/revoluciones
- 8. Corriente eléctrica de cubierta
- 9. Ecosonda
- 10. G.P.S.
- 11. AIS.
- 12. Girocompás y repetidores
- 13. Compás magnético y repetidores
- 14. Dispositivos para embarque/desembarque del práctico/llenar tarjeta de piloto
- 15. Radar y ayudas de ploteo
- 16. Sistema GMDSS
- 17. Los siguientes equipos se deben probar y alistarse para su uso:
- 18. Telégrafos del puente y máquinas, incluyendo indicadores de revolución.
- 19. Facilidades de comunicación interna, externa y portátil, Radios VHF y SSB.
- 20. Luces de navegación, incluyendo luces de navegación de emergencia y luces de pérdida de gobierno y de fondeo.
- 21. Pito, alarma general

- 22. Lámpara de señales
- 23. Sistema de gobierno, timón manual, piloto automático, procedimientos de emergencia para cambio de gobierno, indicadores de ángulo de timón.
- 24. Todos los chequeos y pruebas deben anotarse en la lista de comprobación del puente.
- 25. Se debe efectuar prueba al motor principal y maquinaria auxiliar y tener disponible para uso en cualquier momento.
- 26. Se deben establecer procedimientos para navegación en aguas restringidas y visibilidad reducida, para los casos en que haya que navegar en condiciones meteorológicas adversas o se navega por aguas interiores y/o canales.

### Cartas Y publicaciones Náuticas

- 1. A bordo del buque de la Compañía se deben establecer procedimientos para realizar las correcciones de las cartas de navegación y de las publicaciones náuticas antes de hacerse el buque a la mar.
- 2. Es responsabilidad del segundo oficial de cubierta realizar dichas correcciones y presentar al capitán la lista de verificación de dicha labor para su aprobación y conocimiento.
- 3. Las cartas náuticas deben organizarse en orden numérico. La ubicación de las cartas a bordo dependerá de la ruta prevista para cada buque. Las otras publicaciones náuticas deben suministrarse dependiendo del área cubierta.
- 4. Un índice de cartas y publicaciones náuticas se mantendrá en el buque para ayudar al control de estas y como ayuda para hacer las correcciones respectivas.
- 5. EL segundo oficial debe bajar del internet las actualizaciones de las cartas náuticas nacionales o extranjeras.
- 6. El Capitán debe asegurarse que las cartas y publicaciones náuticas se corrigen según la Sección I del Notice To Mariners.
- 7. A bordo de buques operados por la compañía, el segundo oficial (o primer oficial a bordo de unidades que no llevan segundo oficial) es el oficial de navegación y como tal responsable ante el capitán por el mantenimiento de las cartas de navegación y las publicaciones náuticas.
- 8. Antes del zarpe, el oficial de navegación se asegurará que las cartas a usarse en el viaje estén corregidas, actualizadas y en curso, colocándolas de acuerdo con el plan de viaje. Los registros deberán conservarse con la lista de comprobación del puente.
- 9. Terminado el viaje todas las anotaciones, posiciones y en general el trazado de la ruta seguida por el buque en la navegación debe ser borrada de las cartas de navegación utilizadas, a menos que el capitán presente alguna protesta y se requiera que el registro de la ruta seguida sea mantenido como prueba de la protesta presentada.

# Planeación de Viaje

- 1. A bordo del buque de la Compañía se debe realizarse los planes de viaje antes de hacerse el buque a la mar.
- 2. Es responsabilidad del segundo oficial de cubierta realizar dichos planes y presentar al capitán el formato respectivo de dicha planificación para su aprobación y conocimiento.
- 3. La planeación del viaje debe efectuarse siguiendo la guía de procedimientos del puente, el plan deberá hacerse con base en la lista de verificación del plan de viaje (Formato y deberá ser firmado por el capitán y oficial antes del zarpe.

# Estadía en Puerto

1. Se deben establecer las guardias en puerto, en navegación y fondeados. Igualmente, para puestos de maniobra.

- 2. Con el tiempo que los capitanes consideren apropiado se debe citar a la tripulación para:
- Búsqueda de polizones, narcóticos y/o sustancias prohibidas
- Piloto a bordo
- Remolcadores/ Puestos de Maniobra
- Colocación de escala o pasarela
- 3. Los deberes de los miembros de tripulación en las permanencias en puerto serán descritos durante el proceso de familiarización.
- 4. La nave será alistada de acuerdo a las instrucciones del Capitán antes de la maniobra de zarpe.

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

# CAPITULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

## 7.1 Salud en el trabajo

## Seguridad Industrial

La IP **ATUNAMAR** cuenta con el *Reglamento de Seguridad Industrial y* con el *Plan de Emergencias,* donde se describen entre otras, la Política de Seguridad, las Reglas Generales, las normas de seguridad de cada área y los procedimientos en casos de emergencia.

#### Protección del Medio Ambiente

Las operaciones de la IP **ATUNAMAR** cumplen con las normas ambientales que rigen la operación del puerto, Decreto único 1066 de 2015y con las políticas ambientales, para tal efecto, el terminal cuenta con un Plan de Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 0565 del día 15 del mes de agosto del año 2003 expedido por LA CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL CANAL DEL DIQUE y forma parte integral del presente Reglamento.

## Plan de Contingencias.

Los operadores portuarios si los hubiese y la IP **ATUNAMAR** son responsables de dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental-PMA aprobado por la autoridad ambiental competente, así como de atender los actos administrativos que imponen medidas de manejo ambiental para las operaciones del terminal de la IP **ATUNAMAR**.

**ATUNAMAR** para la prevención de riesgos en sus instalaciones durante la actividad portuaria, ha elaborado e implementado un Plan de Contingencia, el cual de respuesta inmediata a cualquier accidente causado por circunstancias naturales o antrópicas.

El Plan de Contingencia incluye los procedimientos de activación de los niveles de respuesta ante riesgos como: incendios, derrames de hidrocarburos en mar y tierra, colisiones de embarcaciones, vertimientos, etc.

## Regulación de los buques.

El capitán del buque, además de cumplir con la normatividad para la prevención de la Contaminación por Buques establecida por el Convenio Internacional Marpol 73/78, acogida y aprobada por la legislación colombiana mediante la Ley 12 de 1981, deberá tener en cuenta las siguientes disposiciones:

- Está prohibido realizar vertimiento de aguas de sentina y lastre en las zonas marítimas de ATUNAMAR., dársena, canal de acceso y Muelle.
- Para la disposición de este tipo de residuos en aguas territoriales, se deberán tener en cuenta las disposiciones presentadas en la normatividad MARPOL y requerirá de permiso expreso de la Autoridad Marítima Nacional - DIMAR.
- Con el fin de evitar potenciales riesgos de contaminación de la aguamarina por vertimientos accidentales de combustibles y otras sustancias que lleve el buque, se deben trasladar los recipientes que contengan combustibles, aceites, aguas de lastre y residuos hacia la parte opuesta del buque por donde se encuentra amarrado al muelle.
- Los buques que ingresen a puerto deben contar con los elementos de seguridad básicos que exige la normatividad internacional y la DIMAR.
- No se podrán realizar reparaciones en los buques durante su permanencia en muelle, sin la autorización previa de la DIMAR.

- Ningún buque, mientras se encuentre atracado en operaciones de descargue, podrá poner a funcionar sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor y/o autorización expresa de Operaciones de ATUNAMAR.
- El capitán, armador u operador portuario, deberán utilizar las medidas preventivas para evitar caídas accidentales de carga al agua. En caso de presentarse la contingencia, será responsabilidad de ellos recuperarlas mercancías, cargas o cualquier otro objeto que caiga al mar durante las operaciones de descargue.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas ilegales, armas y/o explosivos, es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y/o de comiso de la nave. El armador, el capitán, el agente marítimo deben tomar todas las medidas necesarias para evitar esto.
- Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP ATUNAMAR cuenta con la DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA No 050066 del 05 de Mayo de 2015, que certifica por parte de la DIMAR que ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de la instalación de ATUNAMAR de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
- ATUNAMAR dará cumplimiento, en los casos que corresponda, a las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales como MARPOL – Anexo I, BUNKER (Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debido a contaminación por los Hidrocarburos para combustibles de los buques), IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad).

Parágrafo: Sin perjuicio de la responsabilidad que asiste a la IP **ATUNAMAR** frente a la(s) autoridad(es) ambiental(es) competente(s) al ser el titular de la licencia ambiental para las operaciones del terminal, la IP **ATUNAMAR** se reserva a repetir contra los operadores y terceros cualquier responsabilidad o sanción que le fuere endilgada por las actividades de éstos.

## 7.2 Fumigaciones

La fumigación y ventilación de las bodegas de carga vacías se realiza siempre en puerto, con el buque . atracado o fondeado. No se podrá salir del puerto sin un certificado que declare al buque exento de gases. Antes de fumigar hay que desembarcar a todos los tripulantes, hasta que el fumigador responsable emita el certificado conforme el buque se encuentra libre de gases.

### 7.3 Cargas de origen animal y vegetal.

Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocesada, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación. Para el recibo y embarque de mercancías de exportación es necesario que el propietario de la carga o su agente de aduana presenten previamente el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente.

# CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION

### 8.1 Documentación

Después de finalizar el descargue de la nave el agente marítimo y el agente aduanero según corresponda, deberán presentar a la IP **ATUNAMAR**, sin perjuicio de los documentos que deba presentar a las Autoridades Colombianas, los siguientes documentos:

- ② Resultados de la lectura final de calados
- Recibo de la cantidad de carga descargada
- ② Certificado de inspección subacuática la cual se podrá requerir ser llevada a cabo en muelle o área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del terminal, regulaciones de la autoridad marítima o condiciones meteomarinas al momento de zarpe del muelle.
- Certificado de condición de limpieza de la cubierta del buque.

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

Con el objeto de coordinar y programar el tráfico de embarcaciones, tanto buques como artefactos menores, por el canal de acceso, se trabajará de manera mancomunada con las Autoridades Marítimas de la zona — Capitanía de Puerto de Cartagena — y representantes de las Instalaciones Portuarias del área de influencia de la IP Atunamar Ltda., para trabajar en la concientización y medidas de control sobre los peligros a la navegación efecto de la actividad portuaria.

# 8.3 Visita Oficial

Al arribo de las naves y antes de autorizar las operaciones de descargue, se realizará una visita oficial a las naves, según lo establecido en el ARTICULO 61 de la Resolución 0850 de 2017, o las normas que la modifiquen o reemplacen de la Autoridad Portuaria, y de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en las mismas.

# 8.4 Libre Plática

Es la autorización para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, cargar o descargar suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque o desembarque de tripulantes al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros y carga.

Los autorizados y los operadores de puertos, se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para el efecto expida la Autoridad Marítima.

# 8.5 Reservas y derechos en la prestación de los servicios

La IP Atunamar Ltda. se reserva el derecho a:

o No autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Instalación Portuaria Atunamar Ltda. y con la Superintendencia de Puertos y

Transporte conforme a reportes de la misma, o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.

- o Suspender la autorización de prestación de servicios a los Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando las prestaciones de los servicios por parte de los Operadores Portuarios conlleven peligro a la carga, medio ambiente, personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia General de Puertos lo solicite.
- o Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos adecuados y seguros para cada caso, hasta cuando se corrijan las anomalías que causaron la suspensión.
- o Calificar la actuación de los Operadores en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.
- o Solicitar al Ministerio de Transporte o a la Superintendencia de Puertos y Transporte, suspender o cancelar definitiva o temporalmente el registro al Operador Portuario que cometa irregularidades, o cuando no califique de acuerdo a la evaluación que haga la Instalación Portuaria Atunamar Ltda.
- o Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.
- o Presentar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Capitanía del Puerto las protestas correspondientes a hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.
- o No autorizar la operación de descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y Manual de Procedimientos
- o Exigir a los Operadores Portuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y acordados para la prestación de los servicios, asegurando que las facilidades portuarias sean utilizadas eficientemente.
- o Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones técnicas de Operación.

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

# Fuerza mayor o caso fortuito

La IP **ATUNAMAR** no será responsable de los retrasos o cualquier tipo de interrupción o suspensión temporal o permanente de cualquier actuación o prestación de los servicios debido a causas de fuerza mayor.

Por eventos de fuerza mayor se entiende cualquier acto, evento o circunstancia, ya sea del tipo que se describe en este documento o de otro modo, que no sea del todo bajo el control de la IP **ATUNAMAR**, como, incluyendo pero no limitado a, las acciones de las autoridades civiles o internacionales, guerra, revolución, golpe de estado, levantamientos, cuestiones laborales, como huelgas o cualquier desastre natural o catástrofe, o condiciones climáticas adversas o fuertes que en su criterio afecten a la seguridad del personal, la operación, el barco, y de las instalaciones del puerto.

### Infracciones

Toda infracción o incumplimiento a las normas de seguridad establecidas en este reglamento, a las leyes y normas de las autoridades colombianas faculta a la IP ATUNAMAR para ordenar la terminación

RESOLUCIÓN No. 1589 DEL 2018 Hoja No. 73

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD ATUNAMAR LIMITADA"

inmediata del descargue, el inmediato rechazo del buque, y la notificación a las Autoridades Colombianas para que inicien las investigaciones pertinentes.

Cualquier costo o consecuencia resultante del incumplimiento de las normas establecidas en este reglamento serán de cargo único del Armador.

# Vigencia

Este reglamento empieza a regir a partir de la fecha en que sea aprobado por la Agencia Nacional de
Infraestructura -ANI.
FIN DEL DOCUMENTO