

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 758 DE 2019

(27 MAY 2019)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

LA VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL (E) DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, de la Resolución No. 850 de 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 la Resolución No. 713 del 20 de mayo de 2019 y

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1ª de 1991, correspondía a la entonces Superintendencia General de Puertos *"(...) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; 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."*
2. 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."*
3. Que, en virtud de lo anterior, mediante Resolución 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.
4. Que mediante Decreto 101 de 2000 *"Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones"* modificado por el Decreto 2741 de 2001, le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de concesiones portuarias, y en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
5. Que el Decreto 2741 de 2001, modificó el párrafo 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, control y vigilancia.
6. Que mediante el Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones, 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."*

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

7. Que el Decreto No. 087 de 2011 *"Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias"* en sus numerales 2.4 del artículo 2 y 6.3 del artículo 6, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.
8. Que mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.
9. Que el 31 de diciembre de 2008 se suscribió Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008 entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR S.A., el cual establece en el numeral 29 de la Cláusula Décima Séptima como obligación del concesionario la de *"...Presentar ante el INCO para su aprobación y/o actualización, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y dar cumplimiento al mismo."*
10. Que mediante Resolución No. 1611 del 28 de octubre de 2016 la Agencia Nacional de Infraestructura aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR
11. Que el proyecto cuenta con Licencia Ambiental conforme lo indicado en la Resolución 0081 del 25 de abril de 1988, Resolución 142 del 13 de julio de 2005, Resolución 478 del 27 de septiembre de 2007, Resolución 581 del 28 de noviembre de 2007, Resolución 1162 del 18 de diciembre de 2012, Resolución 1219 del 16 de octubre de 2014, Resolución 1363 del 07 de noviembre de 2014, Resolución 02 del 05 de enero de 2015, Resolución 264 del 10 de marzo de 2015 y Resolución No. 0991 del 12 de agosto de 2015, ésta última expedida por la Autoridad de Licencias Ambientales.
12. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 de 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."*, disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.
13. Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación *"(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios."*
14. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 15 dispone:
"Artículo 15. Contenido. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada puerto, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos generales:
 1. *Servicios portuarios que presta.*
 2. *Condiciones de la prestación de los servicios.*
 3. *Políticas de calidad y acceso.*
 4. *Verificación de información y documentos.*
 5. *Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.*
 6. *Reglamento de Seguridad Industrial.*

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

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 6 de abril de 2017, en su artículo 18 establece:

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

1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.
2. Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.
3. Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
4. Accesos a áreas de fondeo y maniobras.
5. Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.
6. Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.
8. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.
9. Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.
10. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes."

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

16. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 20 dispone:

"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." (Subrayado y resaltado ajeno al texto)

17. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

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

18. Que así mismo la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 22 estatuye:

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

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

19. Que por medio de la Resolución No. 0004159 de 6 de octubre de 2017¹, el Ministerio de Transporte dispuso establecer nuevos plazos dispuestos en la Resolución 0850 de 2017 para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, con base en las siguientes consideraciones:

"Que el parágrafo 1 del artículo 21 de la Resolución 850 de 2017, establece los plazos para el ajuste, presentación de documentación y posterior aprobación de los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos marítimos por parte de la entidad concedente.

Que mediante oficios 2017409103986-2 de 2017, 2017409102015-2 de 2017, 2017409103699-2 de 2017, correo electrónico del 03 de octubre de 2017, Petróleos y Derivados de Colombia S.A., Coremar Shorebase

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

S.A., Ecopetrol S.A., Cenit Tumaco, solicitaron a la Agencia Nacional de Infraestructura la ampliación del plazo para la presentación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.

Que igualmente mediante correo electrónico del 28 de septiembre de 2017, Atunamar Ltda solicitó a la Superintendencia de Puertos y Transporte, la ampliación del plazo para la presentación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.

Que la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima - DIMAR, competentes para emitir los conceptos a los reglamentos, mediante oficios 20176001 16931 1 de septiembre 28 de 2017 y 29201705985 MD-DIMAR-SUBMERC de septiembre 29 de 2017, respectivamente, proponen modificar los plazos establecidos en el parágrafo 1 del artículo 21 de la Resolución 850 de 2017, definiendo nuevos rangos de años y meses para evitar congestión de documentos para revisión y prevenir vencimientos de términos, atendiendo a la disponibilidad de personal con que cuenta la entidad para revisión de reglamentos, de ajustes solicitados y emisión de concepto.

Que la Directora de Infraestructura (E) del Ministerio de Transporte, mediante memorandos 20175000164323 del 04 de octubre de 2017, 20175000165403 del 6 de octubre de 2017 y 20175000166093 del 6 de octubre de 2017, emitió justificación técnica de viabilidad para el establecimiento de nuevas plazas para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos y presentó los nuevos plazos que se deben otorgar, ajustando los rangos de años.

Que de acuerdo a lo anterior, se estima pertinente establecer nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos de conformidad con lo establecido en la Resolución 0850 de 2017."

20. Que el artículo 1 de la Resolución 0004159 de 2017 estableció que los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deben ajustarlo a las condiciones de operación, de que trata la Resolución 0850 de 2017, deben radicar la documentación requerida ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los plazos allí establecidos.

21. Que en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, se recibieron en la entidad los siguientes documentos:

21.1. Comunicación con registro No. 20186100253971 del 9 de marzo de 2018 suscrita por el Superintendente Delegado de Puertos, radicada en la ANI con el No. 2018-409-025316-2 del 12 de marzo de 2018, que indica:

"La Coordinadora de Asuntos Legales de la S.P.R. de Cartagena S.A. Doctora Olga Lucia Ebratt Díaz, mediante escrito radicado en esta Superintendencia con No. 201856031258021 el 23/02/2018, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del asunto.

Este despacho luego de revisado el contenido 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 08 de abril de 2017, emite concepto favorable para continuar con el trámite de aprobación."

21.2. Comunicación No. 29201802777 MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO del 8 de mayo de 2018 suscrita por el Director General Marítimo (E) y radicada en la ANI con el No. 2018-409-046003-2 del 9 de mayo de 2018, que indica:

" Con referencia al oficio No. 0004458 del 17 de abril del presente año radicado en DIMAR bajo el No. 292018102778 el 18 de abril de 2018, mediante el cual se presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación -RCTO de CONTECAR S.A., para concepto de la Autoridad Marítima,

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

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.

- 21.3.** Comunicación No. 0005679 del 17 de mayo de 2018 y radicada en la ANI con el No. 2018-409-052428-2 del 28 de mayo de 2018, mediante el cual la sociedad concesionaria remite a la ANI los conceptos mencionados anteriormente y el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para la aprobación correspondiente.
- 22.** Que en virtud de lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 20 de la Resolución No. 0000850 de 2017 del MINTRANSPORTE, mediante memorando No. 2018-303-017100-1 del 5 de junio de 2018, la ANI solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales concepto sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.
- 23.** Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA mediante comunicación No. 2018106088-2-000 radicada en la ANI con el No. 2018-409-080490-2 del 9 de agosto de 2018, emitió concepto planteando algunas observaciones al texto del reglamento, observaciones que fueron puestas en conocimiento del concesionario mediante memorando No. 2018-303-026282-1 del 14 de agosto de 2018 para que realizara el ajuste correspondiente.
- 24.** Que mediante comunicación radicada en la ANI con el No. 2018-409-086883-2 del 27 de agosto de 2018, la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. remitió a la ANI el texto ajustado del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el cual fue remitido nuevamente a la autoridad ambiental para su concepto definitivo según se evidencia en el memorando radicado No. 2018-303-029691-1 del 7 de septiembre de 2018.
- 25.** Que mediante comunicación No. 019027073-2-000 radicada en la ANI con el No. 2019-409-023170-2 del 6 de marzo de 2019, la Coordinadora Grupo de Respuesta a Solicitudes Prioritarias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA allegó copia de la comunicación No. 2018144238-2-000 del 16 de octubre de 2018 radicado ANI No. 2018-409-107580-2 de 17 de octubre de 2018, con la cual la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de ANLA emitió pronunciamiento respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR, indicando que se realizaron los ajustes sugeridos en el concepto emitido mediante radicado ANLA 2018106088-2-000.
- 26.** Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1096 de 25 de junio de 2018², efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente,, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 000850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.
- 27.** Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 2019-303-005073 del 28 de marzo de 2019 emitió concepto técnico

² Resolución No. 1096 de 2018, "Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones". Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Portuarios. Funciones Esenciales.

"(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (...)

16 Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría." (Pag 31-32)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por EL CONCESIONARIO, en los siguientes términos:

"...IV. ANÁLISIS TÉCNICO

Una vez revisado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación allegado a la Entidad por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. mediante comunicación con radicado ANI No.2018-409-086883-2 del 27 de agosto de 2018, se tiene lo siguiente:

- i. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación incorporó las observaciones y comentarios sugeridos por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA cumpliendo así con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.*
- ii. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable de la autoridad marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte, conforme al párrafo primero y segundo del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.*
- iii. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación se ajusta a las condiciones técnicas y operativas consagradas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008.*

V. CONCLUSIONES

Desde el punto de vista técnico, ésta Gerencia considera viable proceder con la aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación allegado a la Entidad por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. mediante comunicación con radicado ANI No. 2018-409-086883-2 del 27 de agosto de 2018, toda vez que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad técnica aplicable y se encuentra acorde a lo establecido en las disposiciones contractuales."

28. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR, y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente y a las disposiciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2008, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR** en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 DE 2008, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

PARÁGRAFO. La aprobación del reglamento de condiciones técnicas de operación de que trata la presente resolución, en ningún caso puede entenderse como una autorización para la modificación de la concesión otorgada. En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones de este reglamento y el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2008, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión.

ARTÍCULO SEGUNDO. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 de MINTRANSPORTE, la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR deberá fijar ejemplar físico de la presente Resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

información de uso reservado por parte de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A. conforme al marco normativo vigente.

ARTÍCULO TERCERO. Notifíquese la presente resolución a la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR, 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, a la Superintendencia de Puertos y Transportes, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y 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 deja sin efecto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante Resolución No. 1611 del 28 de octubre de 2016.

ARTÍCULO SEXTO. Contra la presente Resolución procede el recurso de reposición.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 27 MAY 2019

Gloria Inés Cardona Botero
GLORIA INÉS CARDONA BOTERO

A Vicepresidente de Gestión Contractual (E)
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico:	Marcela Urquijo - Abogada GAGC1 VJ <i>U</i>
Revisó Técnico:	Fernando Alberto Hoyos Escobar - Exp G03-7 - GITP -VGC <i>HA</i>
	Diana Carolina Orjuela García - Profesional GIT Ambiental - VPRE <i>DCO</i>
Vo Bo Jurídico:	José Román Pacheco Gallego- Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 -VJ <i>JP</i>
Vo. Bo. Técnico:	Edison Díaz García - Gerente GIT Portuario VGC <i>ED</i>
	Beatriz Eugenia Orozco Gil - Gerente GIT Ambiental VPRE <i>BE</i>

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

REGlamento DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA

**TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A CONTECAR
REGlamento DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN**

Contenido

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES	13
1.1. Objetivo	13
1.2. De las aplicaciones de este Reglamento	13
1.3. Definiciones	13
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.....	19
1.5. Obligaciones	19
1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios y de los usuarios	19
1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas	23
1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal.....	23
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).....	24
CAPITULO II ADMINISTRACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA.....	24
2.1. Organización	24
2.1.1. La compañía.....	24
2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria.....	25
2.2. Administración.....	26
2.2.1. Modelo de Administración	26
2.2.2. Relación con los usuarios	26
2.2.3 Estructura Tarifaria.....	27
2.2.4. Protocolo de Facturación	27
2.2.5. Sistemas de gestión de calidad.....	27
2.2.6. Políticas de Calidad y Acceso.....	28
2.2.7. Sistemas de Comunicación e información	29
2.2.8. Código de buen gobierno	29
2.2.9. Obligaciones de la Sociedad Portuaria	30
CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO.....	31
3.1 Canales de acceso.....	31
3.2 Dársena de Maniobra.....	31
3.3 Área de Atraque	33
3.4 Muelle.....	33
3.5. Ayudas a la navegación.	34
3.6. Peligros de la navegación.	36
3.7. Áreas de fondeo.	36
3.8. UKC y Calado Operacional.	37
3.9. Programa de Mantenimiento e Información Batimétrica.....	37
3.10 Accesos vehiculares y peatonales	38
3.11. Patios y de las bodegas existentes	38
3.12. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones y capacidad.....	39
3.13. Equipos para la operación portuaria.....	39
3.14. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.....	39
CAPITULOIV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.....	41
4.1. Horario.....	41
4.1.1. Horario de atención al público	41
4.1.2 Horario de trabajo	41
4.2. Condiciones de la Prestación de Servicios Portuarios.....	42
4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio.....	43

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

4.4	Protocolo de verificación de la información y documentos.....	45
4.5	Servicios Generales.....	45
4.5.1.	Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado	45
4.5.2.	Control de operaciones portuarias y marítimas.....	46
4.5.3	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto	46
4.5.4	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto	46
4.5.5	Condiciones de limpieza general de las instalaciones portuarias	46
4.6	Servicios a la nave.....	48
4.6.1	Características del tipo de buque a operar en el puerto.....	48
4.6.2	Servicio de Practicaje.....	48
4.6.3	Servicio de Remolcador.....	50
4.6.3.1	Estándares mínimos seguridad para el servicio de remolcador.....	52
4.6.3.2.	Cantidad mínima de remolcadores por maniobra.....	52
4.6.4	Servicio de Amarre y Desamarre de Buques	53
4.6.5	Muellaje.....	54
4.6.6	Apertura Escotilla	54
4.6.7	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.....	54
4.6.8	Reparaciones menores	55
4.6.9	Aprovisionamiento y Usería	56
4.6.10	Recibo y suministro de lastre	56
4.6.11	Suministro de combustible.....	57
4.6.12	Servicio de lancha.....	59
4.6.13	Recepcion de desechos líquidos y vertimientos.....	59
4.6.14	Recepcion de residuos sólidos	61
4.6.15	Servicio de Vigilancia	63
4.6.16	Servicios públicos	63
4.6.16.1	Suministro de agua potable	63
4.6.16.2	Electricidad	64
4.6.17	Fumigación	65
4.6.18	Alquiler de equipos y aparejos.....	65
4.6.19	Inspección.....	65
4.7	Servicios a los Pasajeros	65
4.8	Servicios a la carga.....	66
4.8.1	Manipulación y transporte de mercancías.....	66
4.8.2.	Cargue /Descargue/Transbordo.....	66
4.8.3.	Usería /Estiba /Desestiba	66
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras.....	67
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías.....	67
4.8.6.	Trimado /Trincado /Tarja.....	67
4.8.7.	Manejo y reubicación.....	68
4.8.8.	Servicio a los contenedores.....	68
4.8.9.	Embalaje y reembalaje.....	69
4.8.10.	Pesaje /Cubicaje.....	69
4.8.11.	Marcación y rotulación.....	69
4.8.12.	Almacenaje y/o almacenamiento de mercancías.....	69
4.8.13.	Porteo de la carga o transporte terrestre.....	69
4.8.14.	Consolidación o desconsolidación de mercancías.....	69
4.8.15.	Cadenas de frío.....	70
4.8.16.	Otros.....	70
CAPÍTULO V PROTOCOLOS Y PROCEDIMIENTOS.....		70
5.1	Protocolo de maniobras	70
5.1.1.	Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario	71
5.1.2.	Maniobra de atraque.....	72

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

5.1.3.	Maniobra de amarre.....	77
5.1.4.	Maniobra de zarpe	77
5.1.5.	Maniobra de reviro.....	82
5.1.6.	Maniobra de fondeo.....	82
5.2.	Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal.....	82
5.3.	Protocolo de Zarpe de emergencia	83
5.4.	Protocolo sobre el control del tránsito en el canal de navegación.....	83
5.5.	Protocolo de Zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc)	83
5.6.	Protocolo para apertura de bodegas	83
5.7.	Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle 84	
5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas.....	85
5.9.	Protocolo para la Inspección simultanea de mercancías	85
5.10.	Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga	85
5.11.	Protocolo para el descargue con lluvia	86
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros	86
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto	86
5.14.	Protocolo de operaciones de carga en fondeo	87
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga	87
5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	88
5.17.	Protocolo sobre cargas objetables	89
5.18.	Protocolo remoción de cargas objetables.....	89
5.19.	Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.....	89
5.20.	Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.....	90
5.21.	Protocolo para evitar la presencia de animales	90
5.22.	Protocolo Operación de equipos.....	90
5.23.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas	91
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos	94
5.25.	Protocolo de control de ingreso y salida de carga	95
5.26.	Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios.....	95
5.27.	Protocolo para el manejo de todo tipo de carga.....	96
5.27.1	Protocolo para la entrada y recibo de carga	97
5.27.2	Protocolo para almacenamiento carga	97
5.27.3	Protocolo entrega y salida de Carga.....	97
5.27.4	Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte	97
5.28.	Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - IMDG.....	97
5.29.	Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI200p).....	100
5.30.	Protocolos para atender emergencias y contingencias	101
5.31.	Protocolos de circulación dentro del terminal.....	102
5.32.	Protocolo de condiciones para la identificación de personas, equipos y cargas.	102
5.33.	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.....	102
5.34.	Protocolos y responsables de protección al medio ambiente y protección al medio marino, recepción de aguas sucias, residuos de sentina y basuras provenientes de las naves o artefactos navales según normatividad nacional y MARPOL.....	102
CAPÍTULO VI REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES....		103
6.1.	Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.....	103
6.2.	Prelación de Atraque.....	105
6.3.	Prelaciones para el servicio de practicaaje	106
6.4.	Asignación de muelle.....	106
6.5.	Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal.....	106
6.6.	Desatraque	108
6.7.	Orden de desatraque.....	109

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

6.8. Requisitos para el zarpe	109
CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	110
7.1. Salud en el trabajo.....	110
7.2. Fumigaciones.....	111
7.3. Residuos contaminantes de los buques	112
7.4. Cargas de origen animal y vegetal.....	112
7.5. Cargas de material explosivo y radioactivo	113
7.6. Obligaciones de protección del medio ambiente.....	113
CAPITULO VIII	114
DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.....	114
8.1. Documentación	114
8.2. Facilitación del tráfico marítimo.....	114
8.3. Visita oficial.....	114
8.4. Libre platica	114
8.5. Reservas en la prestación del servicio.....	114
CAPITULO IX FACULTADES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA Y RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.....	117
9.1 Facultades de la Sociedad Portuaria por incumplimiento de las obligaciones de servicio público 117	
9.2 Incumplimiento de las obligaciones de cualquier servicio público	119
9.3 Responsabilidad en la prestación de servicios	119
9.4 Operaciones Marítimas	119
9.5 Operaciones Terrestres y Servicios a las mercancías	121
9.6 Procedimiento en caso de accidentes.....	122
9.7 Responsabilidad por daños a las instalaciones portuarias.....	124
9.8 Responsabilidad por demoras o suspensión en la prestación de los servicios de la Sociedad Portuaria.....	124
CAPÍTULO X COMITÉ DE MEJORAMIENTO	124
10.1 Responsabilidades	124
10.2. Definiciones	125
10.3 Procedimiento.....	125
10.4 Correctivos.....	126
CAPÍTULO XI ANEXOS	127
Anexo Plan de Emergencias	127

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

El Reglamento de condiciones técnicas de operación de la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A., 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 de este Reglamento

- 1) Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1a. de 1991 y resolución 850 del 6 de abril 2017 de emanada del Ministerio de Transporte, las cuales constituyen parte integrante del mismo.
- 2) Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen la Instalación Portuaria así como a la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. CONTECAR S.A..
- 3) Por el sólo hecho de ingresar a la Instalación Portuaria, así como por el uso de sus servicios, el Armador, Capitán de la Nave, Tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencias de Aduana, Transportadores, Empresas Contratistas, Autoridades Estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces o actúen en su nombre manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.
- 4) Ninguna persona puede desembarcar, embarcar y/o manipular por los muelles o cualquier otro sitio de la Instalación Portuaria, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualquiera que sea su clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria y las autoridades competentes.
- 5) La Sociedad Portuaria es responsable del manejo de los residuos que se generen con motivo de cualquier actividad que se adelante dentro sus instalaciones portuarias, su recolección, tratamiento y disposición final, teniendo en cuenta los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de ésta.
- 6) El acatamiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exonera a los usuarios y autoridades, ni a la sociedad portuaria del cumplimiento de los requisitos y las disposiciones vigentes expedidas por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, la Dirección General Marítima – DIMAR-, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN- y demás autoridades competentes, que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, medio ambiente, etc.

1.3. Definiciones

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

Actividad Portuaria: Se considera actividad portuaria la construcción, explotación comercial e industrial del Terminal Marítimo, por cuenta propia o por cuenta de terceros o mediante la asociación, el consorcio o la inversión en otro tipo de sociedades con propósitos similares o complementarios, tales como servicios portuarios, intermodales, importación y exportación de bienes y servicios; manejo de carga general, carga contenedorizada, granel sólido, granel líquido, carbón, hidrocarburos, carga marítima general, carga terrestre;

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

practicaje o pilotaje; servicios de remolcador y lanchas; dragados; almacenamiento en bodegas, patios, cobertizos, tanques y silos; trimado, trincado, tarjas; manejo y reubicación, reconocimiento, llenado y vaciado de contenedores, embalaje y reembalaje de la carga; pesaje, cubicaje, marcación y rotulación, reconocimiento, inspección y toma de muestras; amarre y desamarre; apertura de escotillas; acondicionamiento de plumas y aparejos, reparaciones menores, aprovisionamiento y usería; suministro de combustible; servicios de lancha; recepción de aguas grises, aguas de sentinas, basuras y desechos; seguridad industrial, inspección, emergencia, servicios públicos, reparación y asistencia técnica de contenedores; fumigaciones; estiba y desestiba, cargue y descargue; apertura y cierre de bodegas y entrepuentes; manejo terrestre o porteo de carga, reparación de embalaje de la carga y cualquier otro tipo de servicios relacionados con la atención de naves y carga.

Agencias de Aduanas: Son personas jurídicas autorizadas por la DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, la cual es una actividad auxiliar de la función pública aduanera, de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios del comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan las normas legales vigentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero, y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

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

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

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

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

Autoridad Aduanera: Es el funcionario público o entidad oficial que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.

Autoridad Ambiental: Es la entidad estatal que en el marco del Sistema Nacional Ambiental ejerce las competencias ambientales para la gestión integral del Plan de Manejo Ambiental de la Instalación Portuaria. La Sociedad Portuaria, en relación con las obligaciones ambientales, es responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– que es la otorgante de la licencia y/o plan de manejo ambiental para sus operaciones portuarias.

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

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

La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional es la autoridad designada por el Gobierno Colombiano para desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y los buques, indicadas en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 o del denominado Código Internacional para la

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, según lo establecido en el artículo 6º del Decreto 730 del 9 de marzo de 2004.

Autoridad Migratoria: Es la entidad estatal que ejerce funciones de autoridad de vigilancia y control migratorio dentro del territorio colombiano. La Unidad Administrativa Especial Migración Colombia es la autoridad designada por el Estado para desarrollar las mencionadas funciones.

Autoridad Portuaria: Es la entidad designada por Ley para la definición de políticas, vigilancia y control de los procesos portuarios en el país. En el ámbito de sus respectivas competencias, lo es el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas, regulación y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación de los servicios, y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- en lo relacionado con los contratos de concesión portuaria.

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

Boya de Mar: Es la boya de mar en posición geográfica: Latitud: 10º 19' 04" N Longitud: 75º 36' 14" W

Carga extradimensionada: Es toda carga que sobrepase los límites establecidos por el Ministerio de Transporte en cuanto a altura, largo, ancho y peso.

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

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

Código IMDG: Es el Código que recopila las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por agua, y se denota como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP): Es el Código Internacional que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por el Estado Colombiano mediante la Ley 8ª de 1980, reglamentado parcialmente por el Decreto 730 de 2004, con aplicación en el territorio nacional, donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que recalen en las mismas, así como a unidades móviles de perforación mar adentro.

Contaminación marina: Es la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Convenio MARPOL: Es el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques.

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

Embalaje: Es el recipiente o envoltura que contiene productos en forma temporal y sirve principalmente para agrupar unidades de un producto, con miras a su manipulación, transporte y almacenaje.

El embalaje puede ser primario (empaquete o envase) cuando hace contacto directo con el producto o mercancía; es secundario cuando agrupa productos envasados para formar una unidad de carga, de almacenamiento o de transporte mayor; y es terciario cuando agrupa varios embalajes secundarios.

Carga, mercancía o menajes: Conjunto de cosas que se transportan.

Contenedor: Es la modalidad de embalaje terciario. Consiste en una caja metálica o de material resistente con dimensiones estándares internacionales que facilita el transporte de mercancías por mar, aire y tierra.

Impactos (Medio Ambiente): Son las consecuencias causadas por cualquier actividad (aspecto ambiental) sobre los diferentes componentes (Suelo, Aire, Fauna, Flora, Social y Económico); dichos impactos pueden clasificarse como positivos o negativos.

Información: Es todo dato que se usa para un fin; sin importar el medio en que se almacene, procese o comunique. Son atributos de la información: (i) **Integridad:** Indica que la información está completa y es consistente. (ii) **Confidencialidad:** Indica que la información es solamente accesible al personal autorizado y que no se encuentra a disposición o es revelada a usuarios o para procesos no autorizados. (iii) **Disponibilidad:** Indica que la información está accesible en el momento en que es requerida.

Inspección no intrusiva . Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza de la carga mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo amerite.

Instalación Portuaria: Es la integrada por los muelles, áreas de maniobra, áreas de oficina para la atención de servicios administrativos y demás infraestructura para la atención de barcos.

Libre Plática: Es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros, permitiendo a la nave iniciar operaciones de cargue o descargue de carga.

Líneas Marítimas: Son las empresas comerciales nacionales o internacionales dedicadas al transporte de carga.

Medio ambiente: Es todo lo que rodea a un ser vivo. Incluye especialmente las circunstancias de vida de las personas o de la sociedad en su entorno. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y momento determinado, que influye en la vida humana presente y en las generaciones venideras.

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

Naves o motonaves de Línea Ocasional: Son las que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Naves o motonaves de Línea Regular: Son las que prestan un servicio público en tráficó regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

Obligación Aduanera en la Importación: Es la que nace por la introducción de mercancías extranjeras al territorio nacional. Comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar; así como la obligación de conservar los documentos que soportan la operación, atender las solicitudes de información y pruebas, y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidos en las normas correspondientes.

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

El Operador Portuario debe cumplir los requisitos que fije la autoridad portuaria para su registro y habilitación, así como los estipulados por la Sociedad Portuaria y los establecidos en el presente reglamento.

Piezas de Repuesto del Buque. Son los artículos de reparación o de recambio destinados a ser incorporados al buque que los transporta

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

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

Proyectos GNL. Se refiere al desarrollo de proyectos portuarios cuya carga es el Gas Natural Licuado. ¹

Proyectos HUB. Es un puerto central o de redistribución de carga, al que arriban rutas marítimas de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido.

Provisiones de a Bordo. Son las mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo para la tripulación, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo los aparejos y pertrechos y las piezas de repuesto del buque.

Puerto: Es el conjunto de elementos físicos que incluye obras, canales de acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

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

Residuo o desecho peligroso. Es el residuo o desecho que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, infecciosas o radiactivas puede causar riesgo o daño para la salud humana y

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

el ambiente. Así mismo, se consideran residuos o desechos peligrosos los envases, empaques y embalajes que hayan estado en contacto con ellos.

Responsables de las Obligaciones Aduaneras: Son responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía, así mismo, son responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, el intermediario y el declarante.

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

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

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

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

Seguridad Integral: Es el concepto que agrupa las actividades de seguridad y protección física, Seguridad Industrial, salud ocupacional, seguridad de la información y protección del medio ambiente.

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

Servicios de amarre y desamarre: Son aquellos servicios consistentes en recoger las amarras de una nave, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán de la nave o su tripulación.

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

Servicios Portuarios: Son los derivados de la definición de Actividad Portuaria incorporada en este Reglamento. Así mismo, se adopta y tiene en cuenta la clasificación de los servicios portuarios establecida en la normatividad vigente.

Shore Excursions: Son las excursiones organizadas y comercializadas por las Líneas de Cruceros en cada destino turístico que visitan sus barcos.

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST: Es el sistema correspondiente al desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y salud en el trabajo.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Sociedad Portuaria: Es la sociedad anónima constituida con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. La sociedad portuaria puede también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria (numeral 5.20 del artículo 5 de la Ley 1ª de 1991).

En el presente Reglamento, Sociedad Portuaria se refiere a la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.

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

Terminal Cut Off: Es la fecha y hora que la Sociedad Portuaria estipula para una nave, en la cual toda su carga para embarque debe estar físicamente dentro de la instalación portuaria, lista, debidamente documentada y autorizada para embarque. Tiene por objeto asegurar una franja de tiempo para planear la operación que habrá de realizarse a partir del arribo de la motonave. El tiempo del "Terminal Cut Off" es informado por la Sociedad Portuaria a los usuarios de la Instalación Portuaria. El "Terminal Cut Off" es diferente al Cut Off que establecen las Líneas Marítimas.

Usuarios: Son los armadores, líneas marítimas, agentes marítimos, propietarios de la carga, agencias de aduana, transportadores de carga o personas, operadores portuarios, proveedores, prestadores de practicaaje y/o pilotaje, agencias de viajes operadoras, contratistas y en general todas las personas que utilizan, prestan o reciben servicios en la Instalación Portuaria.

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

Visita Oficial de arribo: Aquella que se realiza a la nave por las autoridades para que sea recibida oficialmente y aceptada en puerto sin cuarentena.

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

El operador portuario y en general todos los usuarios debe asegurar que el personal asignado para ejecutar los trabajos sea competente, en función de su educación, formación, experiencia y habilidades para las funciones que va a desempeñar. Estas competencias deben incluir las relacionadas directamente con el cargo a desempeñar y con Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental.

Así mismo debe realizar sus propias capacitaciones en temas de Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental como requisito.

El personal técnico, que según la ley requieran certificaciones específicas por un ente del estado, deberán mantenerlas vigentes. La sociedad portuaria podrá solicitar dichas certificaciones para control.

1.5. Obligaciones

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios y de los usuarios

1.5.1.1. Obligaciones generales

1. Cumplir las normas e instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria para el desarrollo normal de las actividades en la Instalación Portuaria.
2. Mantener vigentes los permisos o licencias que les exija la ley para el desempeño o prestación de sus servicios y acreditarlos ante la Sociedad Portuaria a su vencimiento y cuando les sean requeridos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

3. Los usuarios que presten servicios portuarios o realicen actividades dentro de la Instalación Portuaria están obligados a cumplir todas las obligaciones laborales y contractuales de sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993, la Resolución 1083 de 1994 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte y demás normas sobre la materia), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales. La Sociedad Portuaria puede exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso a la Instalación Portuaria en caso de encontrar irregularidades o incumplimientos. En ningún caso existe vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria y el personal del usuario.
4. Para el ingreso a la Instalación Portuaria, el usuario debe registrar a todo el personal que requiera para sus actividades, obteniendo para cada uno un carné de identificación personal.
5. Actualizar la información suministrada a la Sociedad Portuaria al vencimiento estipulado y cuando le sea requerido.
6. Informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado, devolviendo los carnés respectivos.
7. Acreditar ante la Sociedad Portuaria la afiliación y paz y salvo de todo su personal ante el Sistema de Seguridad Social Integral, para autorizar su ingreso a la Instalación Portuaria.
8. Realizar únicamente las actividades y trabajos para las cuales ha recibido autorización de la Sociedad Portuaria.
9. Ajustarse al horario definido por la Sociedad Portuaria para la prestación de servicios en la Instalación Portuaria.
10. Controlar la permanencia del personal en la Instalación Portuaria, que debe obedecer exclusivamente a actividades autorizadas por la Sociedad Portuaria.
11. Informar a la Sociedad Portuaria cualquier irregularidad que detecte en el desarrollo de sus actividades y las observadas en la prestación de los servicios, que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia de la Instalación Portuaria.
12. Responder ante la Sociedad Portuaria y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro de la Instalación Portuaria, ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados o contratistas independientes. Igualmente, responder por los daños que cause ese personal.
13. Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria, si ésta fuera demandada o recibiere algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador o asociado, directo o indirecto a su cargo y responder ante la Sociedad Portuaria por cualquier perjuicio que por estos eventos llegare a causarse.
14. Mantenerse al día con el pago de las indemnizaciones que la Sociedad Portuaria haya cubierto por daños o reclamos de terceros afectados, donde la investigación interna de la Sociedad Portuaria arroje como resultado que el usuario ha sido responsable.
15. Respetar las asignaciones de espacio o de áreas de la Instalación Portuaria que la Sociedad Portuaria le haya autorizado.
16. Los Agentes Marítimos, representantes o propietarios de las embarcaciones están obligados a coordinar, atender y supervisar todos los servicios solicitados por las naves o líneas marítimas que representan, durante todo el tiempo de permanencia de éstas en la Instalación Portuaria. Deben suministrar, en los tiempos definidos por la Sociedad Portuaria, toda la información que ésta requiera para la programación, coordinación, prestación y supervisión de los servicios solicitados, y atender dichos servicios conforme a la programación establecida. Así mismo, los Agentes Marítimos son responsables ante la Sociedad Portuaria y/o terceros por los perjuicios que se deriven de su negligencia en la atención oportuna de los servicios que requieran las naves o líneas marítimas.
17. Para circular en la Instalación Portuaria, los conductores deben contar con licencia de conducción en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor asignado.
18. Respetar la velocidad máxima permitida por la Sociedad Portuaria para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro de la Instalación Portuaria.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

19. Acatar las instrucciones impartidas por Sociedad Portuaria para el cumplimiento de las obligaciones y requerimientos derivados de figuras aduaneras y tributarias especiales otorgadas por la DIAN, como por ejemplo, el régimen de Zonas Francas.
20. Pagar oportunamente a la Sociedad Portuaria las facturas generadas por los servicios prestados, áreas asignadas y obligaciones adquiridas directamente por su actividad en la Instalación Portuaria o por los terceros que representen. La Sociedad Portuaria puede hacer las compensaciones necesarias para garantizar su pago efectivo, con el abono a las cuentas por pagar que tenga la Sociedad Portuaria con el usuario, previo acuerdo entre las partes.
21. Las Agencias de Aduanas y las Agencias Marítimas responden de manera solidaria por el pago de las facturas que se generen por los servicios prestados a las mercancías ingresadas o retiradas por ellos actuando en representación de sus clientes. La Sociedad portuaria, puede suspender el respectivo servicio requerido, a las personas naturales o jurídicas, cuando éstas no se encuentren a paz y salvo, conforme lo dispone el artículo 64 de la resolución 850 de 2017 de la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Pólizas de seguros

1. Los Usuarios que presten Servicios portuarios o realicen actividades dentro de la Instalación Portuaria deben constituir pólizas de seguros conforme a la clasificación y estudio de riesgos que la Sociedad Portuaria realice para las actividades a desarrollar. Entre éstas, las siguientes:
 - a. Póliza de seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación – Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura –ANI-, Dirección General Marítima –DIMAR-, Superintendencia de Puertos y Transporte, Agencia Nacional Ambiental –ANLA- en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a lesiones personales, muerte y contaminación del medio ambiente.
 - b. Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de la Sociedad Portuaria y/o terceros.
2. El valor asegurado de las pólizas es el que resulte del estudio de riesgo que efectúe la Sociedad Portuaria para las actividades correspondientes.
3. El usuario debe pagar las primas oportunamente, ampliar las pólizas o modificarlas de ser necesario y mantenerlas vigentes durante el tiempo señalado por la Sociedad Portuaria.

1.5.1.2. Alistamiento de naves para iniciar trabajos

Para iniciar actividades en la Instalación Portuaria, todo usuario debe contar con la aprobación de la Sociedad Portuaria, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos. El registro de un usuario no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada, ni respecto a daños ocasionados en las actividades que éste realice en la Instalación Portuaria.

1.5.1.3. Operadores Portuarios

1. La Sociedad Portuaria suministra al Operador Portuario las instrucciones y formatos vigentes para la solicitud de registro y el control de los documentos pertinentes a la empresa y al equipo que utiliza.
2. Los servicios marítimos son actividades controladas por la autoridad por tanto deberán cumplir con los registros pertinentes ante la superintendencia de puertos y transportes como también ante la Dimar.
3. La Sociedad Portuaria registra internamente los datos de los operadores portuarios, para efectos de llevar un control de las empresas que hacen uso de las instalación portuaria, de conformidad con lo previsto en el contrato de concesión portuaria, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo la capacidad del la instalación, los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

4. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de registrar a Operadores Portuarios que no hayan cumplido los requisitos legales y los señalados en este Reglamento.

1.5.1.4. Obligaciones del Operador Portuario

1. Proveer personal calificado para la ejecución de sus actividades y acreditar ante la Sociedad Portuaria la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
2. Contar con un programa de salud ocupacional o sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para todo el personal a su cargo.
3. Contar con un programa de manejo ambiental que incluya la disposición final de residuos peligrosos y no peligrosos.
4. Disponer del personal o recursos para la operación programada para garantizar el normal funcionamiento de las operaciones en la Instalación Portuaria.
5. Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica, de conformidad con las normas y estándares de seguridad integral establecidos para la Instalación Portuaria.
6. Brindar a su personal programas de educación orientados al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
7. Mantener un supervisor responsable en la Instalación Portuaria, que tenga la delegación para solucionar problemas operativos y hacer frente a todos los eventos donde tengan eventuales responsabilidades.
8. Mantener la identificación de todos los equipos usados en las operaciones, conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la Sociedad Portuaria.
9. Utilizar equipos y herramientas en perfecto estado e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo, debe realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes.
10. Establecer un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. Exigir iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas, sin perjuicio de su responsabilidad.
11. Mantener certificados vigentes de todos sus equipos. La certificación debe hacerse por una casa clasificadora de reconocimiento internacional registrada ante la autoridad nacional competente. Cualquier equipo rentado también debe estar certificado bajo las mismas condiciones, incluyendo los camiones para porteo interno. No se pueden operar equipos con deficiencias en capacidad de levante, en los accesorios o en los dispositivos de seguridad.
12. Retirar los equipos a solicitud de la Sociedad Portuaria, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación o no reúnan los requisitos para el servicio requerido o los contemplados en este Reglamento. Los equipos que permanecen en la Instalación Portuaria únicamente son los autorizados por la Sociedad Portuaria. La Instalación Portuaria no se utiliza como sitio de estacionamiento de equipos que no presten servicios en ella.
13. Cumplir la programación de las operaciones definidas por la Sociedad Portuaria y resolver de inmediato los inconvenientes que se presenten en su ejecución. El Operador responde a la Sociedad Portuaria y/o a terceros por los perjuicios causados que se deriven del incumplimiento del programa de operaciones definido.
14. Mantener una estadística de las operaciones que realiza en la Instalación Portuaria y suministrar a la Sociedad Portuaria, cuando ésta lo requiera, la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
15. Los Operadores Portuarios designados para la prestación de servicios técnicos de carga refrigerada deben estar presentes en la Instalación Portuaria durante todo el tiempo de permanencia de la nave en función de la prestación de su servicio.

1.5.1.5. Obligaciones del Operador Portuario durante la prestación del servicio

1. Mantener el personal suficiente y una supervisión constante que garantice el correcto manejo de los equipos y la oportuna intervención ante imprevistos en la operación.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

2. Tener a su disposición y preparado todo el equipo necesario para la atención de emergencias relacionadas con el servicio incluyendo posibles incendios y derrames de productos.
3. Registrar de inmediato, mediante formato de control, las observaciones o verificaciones señaladas en este Reglamento, que se presenten durante la prestación del servicio.

1.5.1.6. Obligaciones de Operadores de Suministro de Combustible y Operadores de Recepción de Lastres, Basuras y Desechos de Naves

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

1. Registrar ante la Sociedad Portuaria todos los equipos, trátase de remolcadores, planchones, gabarras y cualquier otro equipo necesario que se proponga utilizar en la prestación de sus servicios. Además, debe presentar todos los certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento exigido, correspondientes a éstos.
2. Además, debe entregar a la Sociedad Portuaria los documentos que se requieran por parte de autoridades para este tipo de actividades, para proceder al estudio de la autorización de su solicitud en la Instalación Portuaria.

Los Operadores Portuarios nominados por el Agente Marítimo para el suministro de combustible y/o recepción lastres, basuras y desechos de las naves deben tener al día al momento de la solicitud y prestación del servicio:

3. Resoluciones, licencias, certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento de su empresa exigido por la Sociedad Portuaria para el registro y autorización como operador.
4. Certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento del equipo, ya sea remolcadores, planchones, gabarras y otros

Si el equipo a utilizar para la prestación del servicio de Suministro de Combustible y/o recepción de lastres, basuras y desechos de naves pertenece a un tercero, el Operador Portuario que solicita la inscripción del equipo debe anexar certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio del propietario expedido dentro de los dos meses anteriores a la solicitud, licencia de explotación comercial como empresa de servicios marítimos expedida por DIMAR y la carta de autorización para su uso, firmada por el representante legal, indicando si la misma es de carácter permanente o específica para una sola operación.

1.5.1.7. Obligaciones de usuarios de embarcaciones turísticas o de recreo

1. Asegurar la adecuada presentación del personal a su cargo, en todo momento deben mantenerse uniformados de acuerdo a la actividad que estén desarrollando. Igualmente deben lucir una excelente presentación personal, estar debidamente aseados
2. Notificar por escrito cualquier cambio en el personal de capitán, piloto, ayudante y/o administrador, bajo el entendido de que la sociedad portuaria siempre se reservará el derecho de admisión de los mismos.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

Aplican las mismas obligaciones del numeral 1.5.1.1. Obligaciones generales

1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal

Aplican las mismas obligaciones del numeral 1.5.1.1. Obligaciones generales

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

La seguridad de la Instalación Portuaria está sujeta a las normas jurídicas, técnicas y de seguridad vigentes tanto nacionales como internacionales; convenios SOLAS (Ley 8 de 1980), MARPOL (Ley 12 de 1981), BASILEA (Ley 253 de 1996); las adoptadas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, y las disposiciones que el Gobierno Colombiano a través de las autoridades competentes implemente en las instalaciones portuarias habilitadas para servicios de transporte de carga internacional.

Los manuales, procedimientos, estándares, instructivos, matrices y ficha técnicas de la Sociedad Portuaria que traten sobre la seguridad integral, dados a conocer a través de sistemas informativos de fácil acceso a los usuarios, constituyen parte del presente reglamento.

CAPITULO II ADMINISTRACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA

2.1. Organización

La Sociedad Portuaria, mediante contrato de concesión celebrado con la Nación, es titular de los derechos para administrar las áreas de playa y baja mar ubicada en Contecar Mamonal Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar; tal como lo establece el Contrato de Concesión Portuaria No 003 del 31/12/2008 cuya vigencia es de 30 años.

2.1.1. La compañía

Los servicios portuarios son prestados al público en general, conforme al artículo sexto de la Resolución 606 del 30 de diciembre de 2008 del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, por medio de la cual se otorgó formalmente la concesión portuaria al Terminal de Contenedores S.A. CONTECAR S.A..

La Sociedad Portuaria presta todos los servicios requeridos por la demanda del comercio exterior colombiano y la dinámica portuaria de la Región Caribe, relacionados con un terminal marítimo multipropósito de última generación, para todo tipo de carga. En la prestación de sus servicios adopta las medidas necesarias para proteger la vida e integridad de las personas y preservar el medio ambiente, conforme lo dispuesto en la normatividad sobre la materia

La Sociedad Portuaria cuenta con el personal, equipos, infraestructura y procedimientos necesarios para atender:

Servicios a la nave

La Sociedad Portuaria establecerá por Protocolo los servicios varios a la nave.

Atraque y desatraque, estiba y desestiba, descargue de residuos y basuras, aprovisionamientos, reparaciones menores, y demás actividades y suministros necesarios para la atención de la nave, de conformidad con el Protocolo respectivo.

El número mínimo y máximo de prestadores de servicio en cada zona portuaria, así como los demás servicios náuticos, deberán ser determinados por la Autoridad Marítima y se deberán prestar bajo régimen de libre competencia, siempre y cuando se cumpla con las normas de seguridad establecidas por el autorizado, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaje.

Servicios a la carga

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Manejo, transporte y almacenamiento de:

Carga general: Mercancías en estado sólido, líquido o gaseoso, en sus diferentes tipos de envase, empaque y embalaje.

- Carga general fraccionada:
 - Con embalaje primario y secundario (cajas, tambores, barriles, bidones, bobinas, rollos, entre otros).
 - Unitarizadas en un solo embalaje secundario (paletizada).
 - Sin embalaje (piezas de hierro, tubos, varillas, chatarra, llantas, madera y demás mercancías que se manipulen de esta forma).

Carga a granel: Mercancías sin embalaje, suelta, homogénea, de gran volumen, almacenada directamente en bodegas, tanques y silos, a bordo o en tierra:

- Granel sólido: Granos o cereales, harinas, minerales, fertilizantes, productos industriales, productos químicos, entre otros.
- Granel líquido: Productos alimenticios, productos químicos, hidrocarburos, productos industriales, y mercancías de similar naturaleza.

Carga contenedorizada: Toda clase o tipos de contenedores incluyendo furgones.

Carga Roll On-Roll Off (Ro-Ro): Cargamentos rodados, automóviles, camiones, equipos especiales, etc.

Carga especial: Clasificaciones no comprendidas en las anteriores, así:

- Pesada, voluminosa o extradimensionada (extra ancha, extra alta y extra pesada).
- Refrigerada o perecedera (comestibles, productos agrícolas, pescados, mariscos, frutas, etc.).
- Valiosa (metales preciosos, piedras preciosas, títulos valores, obras de museo, etc.).
- Carga peligrosa (véanse normas de seguridad integral).
- Animales vivos.
- Menajes.
- Las demás que no se encuentren comprendidas o definidas en las anteriores clasificaciones.

Carbón o carga con requerimiento ambiental especial: El manejo de carga de carbón o cualquier tipo de carga que genere impactos ambientales significativos se realizará cumpliendo la normatividad ambiental existente, mediante procesos efectivos que permitan el control y la prevención.

2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria

1. Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
2. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada.
3. Comercializar y promocionar los servicios que se prestan en la Instalación Portuaria.
4. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios de la Instalación Portuaria.
5. Definir las políticas, procedimientos e instructivos para la operación y el almacenamiento en la Instalación Portuaria, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.
6. Generar condiciones de seguridad integral para las operaciones y actividades en la Instalación Portuaria.
7. Disponer de un procedimiento para recibir y tramitar que, reclamos y/o sugerencias presentadas por los usuarios.
8. Prestar un servicio público eficiente y seguro, que abarque la totalidad de las actividades portuarias definidas en el presente reglamento y las previstas en el objeto social de la Sociedad Portuaria.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

9. Promover, dentro de la comunidad portuaria, la implementación de estándares de calidad, seguridad integral, salud, medio ambiente y responsabilidad social en todos los servicios que se atienden en la Instalación Portuaria.
10. Cumplir y hacer cumplir, las normas ambientales, los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de éstos.
11. Cumplir y hacer cumplir las normas de Seguridad Integral en los términos el Plan de Contingencias.

2.2. Administración

2.2.1. Modelo de Administración

Para el funcionamiento y operación de la Instalación Portuaria, la Sociedad Portuaria adopta un sistema de administración que le permite prestar servicios eficientes y seguros para ser competitivos internacionalmente.

Para el efecto, la Sociedad Portuaria puede utilizar sistemas de gestión que involucren personal, equipos, sistemas de información y en general, todos los recursos disponibles y tecnología que se requieran.

El modelo de operación se ajusta a la condición de riesgo en que se encuentre la Instalación Portuaria conforme al Plan de Protección de la Instalación Portuaria, según el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

2.2.2. Relación con los usuarios

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria 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 Sociedad Portuaria es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley vigente, 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 Sociedad 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 Sociedad Portuaria 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.

2.2.2.1. Aspectos de Coordinación con usuarios

La Sociedad Portuaria coordina con los usuarios registrados la prestación de sus correspondientes servicios.

Las empresas que desarrollen actividades en las Instalación Portuaria deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por su personal durante la ejecución de las operaciones.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Las naves que arriben a los muelles de la Instalación Portuaria deben contar con un representante, o un designado por su respectivo Agente Marítimo, con poder decisorio, durante todo el tiempo que el barco esté atracado.

En los casos en que se considere necesario, la Sociedad Portuaria puede exigir la presencia del dueño de la carga o su representante, durante la prestación de servicios de manipulación o transporte

Ante cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por las empresas o usuarios que desarrollen actividades en la instalación portuaria, la sociedad portuaria, podrá realizar las actividades necesarias para corregir, compensar y/o mitigar los efectos causados, sin perjuicio de la responsabilidad del usuario y su obligación de asumir los costos relacionados.

La Sociedad Portuaria exige a todos los usuarios el cumplimiento de las normas establecidas y la aplicación de controles para prevenir cualquier afectación al medio ambiente.

2.2.3 Estructura Tarifaria

La Sociedad Portuaria factura a los usuarios de la Instalación Portuaria los servicios por uso de instalaciones, muelles y almacenaje, a las tarifas vigentes aprobadas por las autoridades nacionales.

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

2.2.4. Protocolo de Facturación

La Sociedad Portuaria no expide facturación a nombre de personas distintas del usuario, cliente o a quien formalmente este delegue.

La entrega y pago de las facturas correspondientes se realiza conforme a las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria.

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

El usuario y/o su mandatario deben pagar las facturas emitidas a su cargo dentro de los plazos y condiciones estipulados por la Sociedad Portuaria.

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

La factura se considera irrevocablemente aceptada por el cliente beneficiario del servicio si al plazo de diez (10) días calendario de su recepción, no existe una solicitud escrita de corrección o reclamo. (Ley 1231 de 2008, Art. 2, Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, art. 773).

2.2.5. Sistemas de gestión de calidad

Sistema de Gestión Integrado

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

El sistema de gestión integrado está implementado para lograr el éxito y desarrollo sostenido, por medio del mejoramiento continuo en los servicios y el cumplimiento, en su totalidad, de los requisitos legales, reglamentarios, las expectativas del cliente y demás partes interesadas.

Alcance

El Sistema de Gestión integrado en la Sociedad Portuaria contempla objetivos de Calidad, Seguridad Integral, Gestión Ambiental y Responsabilidad social.

Por lo anterior, se ha definido una Política integral que agrupa los compromisos de la Organización y los objetivos buscados.

Planificación de los Sistemas de Gestión

La Planificación de todo Sistema de Gestión en la Organización se realiza teniendo en cuenta tres (3) aspectos: Planificación Estratégica del sistema, Planificación Operativa y Planificación Analítica.

La Planificación Estratégica del sistema, contempla el establecimiento de sus objetivos de cara a los procesos de prestación de servicios.

La Planificación Operativa, se basa en la definición de las actividades y recursos necesarios para el cumplimiento de los requisitos de los servicios que se prestan y de los objetivos de seguridad integral establecidos; siendo el marco de referencia para alcanzar la eficacia y la efectividad en todos los procesos llevados a cabo.

La Planificación Analítica se basa en el establecimiento y análisis de indicadores de Desempeño Global de cada proceso, su forma de recolección y ficha técnica; buscando evaluar el cumplimiento de los objetivos del Sistema de Gestión.

Dentro del sistema de gestión se contempla los siguientes procesos

- Proceso de Medición, Análisis y Mejora
- Satisfacción del Cliente
- Auditorías Internas del Sistema de Gestión Integrado
- Seguimiento y Medición de los Procesos Servicios

Acción de Mejora

El procedimiento de acciones de mejora, define las actividades que deben realizarse para determinar e implementar acciones, con el fin de eliminar las causas reales de NO conformidades y de prevenir que vuelvan a ocurrir.

Mejoramiento Continuo

La sociedad portuaria utiliza la retroalimentación como herramienta de soporte para el mejoramiento continuo. Esta se realiza mediante la revisión de la Política y los objetivos de los Sistemas de Gestión, seguimiento a las Auditorías realizadas, al Análisis de Datos y a las Revisiones de la Dirección. Así mismo, evalúa las mediciones obtenidas sobre el desempeño de sus procesos, la satisfacción de sus clientes y los resultados de las Acciones Correctivas y Preventivas aplicadas.

2.2.6. Políticas de Calidad y Acceso

Política

La Sociedad Portuaria se compromete a generar valor a sus clientes, mediante procesos ágiles y sencillos, bajo estándares operativos internacionales certificados; identificando, evaluando y controlando los riesgos laborales y ambientales; buscando la innovación y mejora continua, a través de un talento humano competente y la aplicación eficaz de la tecnología.

Como empresa socialmente responsable, es nuestro compromiso trabajar con calidad y seguridad integral, priorizando la salud y bienestar de las personas, la protección ambiental, la gestión social y el cumplimiento de la legislación aplicable a nuestras actividades.

*Promover un ambiente de trabajo sano y seguro es una responsabilidad inherente a todos los niveles de la Organización, con todas las partes interesadas vinculadas al Sistema de Gestión Integrado y destinando los recursos humanos, tecnológicos, físicos y financieros necesarios. Por tal motivo los empleados y contratistas son responsables de cumplir las normas y procedimientos de seguridad integral, con el fin de realizar un trabajo seguro y productivo.**

**Versión 18-01-2016*

Política de acceso (artículo 12 numeral 4 de la resolución 850 del 6 abril de 2017)

La sociedad portuaria deberá garantizar la libre competencia en el acceso a servicios portuarios autorizados sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaje, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.

Responsabilidad y Autoridad

En cumplimiento con la resolución 850 de 2017 del ministerio de transporte, La Sociedad portuaria establece un Sistema de Gestión Integrado, con el propósito de verificar el cumplimiento de la legislación durante la planeación, ejecución de los proyectos y operaciones portuarias.

Los usuarios de la sociedad portuaria deben ser diligentes en el cumplimiento de dicho sistema y de establecer el propio alineado con los objetivos que establezca la Sociedad Portuaria.

2.2.7. Sistemas de Comunicación e información

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

El acceso de cualquier usuario autorizado a la tecnología de la información (TI) de la Sociedad Portuaria se hace estrictamente con el propósito que le fue concedida. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de revocar el acceso a los sistemas de información o monitorear su uso, sin perjuicio de la privacidad personal y del respeto y observancia de las normas sobre información personal y habeas data.

Ante el incumplimiento del usuario respecto de las medidas de seguridad de la información, así como de las normas, procedimientos e instrucciones que al respecto se informen a los usuarios, la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de aplicar las sanciones y medidas disciplinarias a las que haya lugar y acudir a las instancias legales de acuerdo con la legislación vigente.

2.2.8. Código de buen gobierno

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La sociedad portuaria a dispuesto políticas internas para la adopción y consolidación de las mejores prácticas de buen gobierno, por medio de las cuales se orientarán las actuaciones de sus funcionarios para mantener la integridad ética empresarial.

Mediante el mismo, se pretende consolidar una mayor competitividad de la compañía, buscando siempre el respeto hacia los derechos que tienen los accionistas, inversionistas y demás grupos de interés. Es por ello que la sociedad portuaria ha querido adoptar políticas claras de transparencia de los procesos, para así mejorar sus índices de gestión y crecimiento, generando mayor confianza.

2.2.9. Obligaciones de la Sociedad Portuaria

1. Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la presente resolución, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.
2. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
3. Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo a la normatividad vigente.
4. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año, de acuerdo, a la demanda de servicios.
5. Garantizar la libre competencia en el acceso a servicios portuarios autorizados sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaje, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
6. Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
7. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo en desarrollo de sus funciones.
8. Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, para la implementación de las instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a las terminales portuarias localizados en la jurisdicción marítima nacional y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. Los autorizados y los prestadores de los servicios portuarios que se realicen en las terminales portuarias deberán permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
9. Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente acto administrativo y sean pagados por los usuarios de acuerdo a la estructura tarifaria vigente para cada instalación portuaria.
10. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
11. Reportar periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
12. Coordinar con las autoridades competentes para que en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras no se produzcan retrasos en las operaciones.
13. Dar cumplimiento a las obligaciones ambientales establecidas en la Legislación y en la Licencia Ambiental de la sociedad portuaria.

Parágrafo: Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, los autorizados deberán adoptar las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO

3.1 Canales de acceso

Localización de la sociedad portuaria: Bahía de Cartagena

Acceso fluvial y marítimo

La Instalación Portuaria está comunicada con el río Magdalena a través del Canal del Dique.

A través del canal de acceso de Bocachica, la Instalación Portuaria está comunicada con el Mar Caribe y las rutas internacionales del transporte marítimo.

Canales de acceso

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 canal de acceso localizado entre la zona de maniobras y la posición de la boya G1 en la zona de la Bahía de Cartagena, presenta un ancho mínimo de 240 m y longitud entre la zona de maniobras y la boya G1 de 770 m, con profundidades entre 16,5 y 18 metros referidas al nivel MLWS.

Área = 184.800 m².

Longitud = 770 m

Ancho = 240 metros.

Profundidad = 16,5 metros

Es responsabilidad de los usuarios y de la sociedad portuaria, en especial los agentes marítimos y pilotos prácticos, tener conocimiento permanente de las condiciones físicas del canal de acceso, incluido los avisos a los navegantes emitidos por la autoridad marítima.

3.2 Dársena de Maniobra

Zona Marítima Accesoría

Área compuesta por un polígono con 438.186,82 m² y un perímetro de 2.907,85 m, con las siguientes coordenadas:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

COORDENADAS			
PUNTO	ESTE	NORTE	DISTANCIA (mts)
A	842408.44	1640217.85	455,57
B	842562.99	1639789.30	149,47
C	842493.54	1639656.95	241,00
D	842546.30	1639421.81	415,26
E	842950.00	1639328.00	181,20
DELTA 10'	843129.88	1639356,25	17,66
DELTA 10	843147.49	1639357.61	789,55
F	842879.42	1640100.26	51,41
G	842857.70	1640146.86	173,23
H	842768.23	1640295.20	33,79
I	842776.27	1640328.02	13,24
J	842770.78	1640340.07	31,55
K	842739.32	1640337.69	351,91
A	842408.44	1640217.85	

Zona de maniobra

La dársena de maniobras o reviro de las motonaves presenta un diámetro de maniobras de 550 m, dentro de la zona marítima accesoria. La longitud en sentido Este –Oeste es de 550 m, ancho promedio en sentido (Sur-Norte) de 750 m. Profundidad mínima de 16,5 m.

De conformidad con los estudios de suelos realizados, se encuentran en el fondo de la zona de maniobras a 16,5 m de profundidad los siguientes tipos de suelos: Limo-arenosos-arcillosos de consistencia blanda.

En la siguiente tabla se presentan las coordenadas de la zona de maniobras con una profundidad de 16,5 metros y un diámetro de maniobras de 550 metros.

PUNTO	ESTE	NORTE
1	843.144,67	1.639.403,72
2	842.953,15	1.639.343.05
D	842.546,30	1.639.421,81
C	842.493,54	1.639.656.95
B	842.562,99	1.639.789,30
7	842.524,89	1.639.894,93
9	842.636,17	1.640.263,94
I	842.776,27	1.640.328,02

Área de playa

De acuerdo con el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 31 de Diciembre de 2008, celebrado con el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, actual Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la Sociedad Portuaria desarrolla un Plan Maestro de Desarrollo de su Instalación Portuaria, acometiendo varias obras. Por lo tanto, la infraestructura estará en constantes cambios y desarrollos que serán dados a conocer a las autoridades portuarias y a los usuarios en general.

Área compuesta por el polígono No.1 con 98.267,25 m² y el polígono No.2 con 1.914.04 m² de zonas de playa y bajamar.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Polígono No.1:

COORDENADAS			
PUNTO	ESTE	NORTE	DISTANCIA (mts)
22	842861.91	1640148.38	224,15
21	843056.00	1640036.25	
20	843060.50	1640022.00	14,94
19	843074.00	1639934.00	89,03
18	843081.50	1639877.00	57,49
17	843119.00	1639801.75	84,08
16	843159.00	1639732.50	79,97
15	843206.25	1639690.50	63,22
14	843228.00	1639644.50	50,88
13	843236.25	1639603.25	42,07
12	843236.25	1639538.50	64,75
11A	843209.25	1639457.50	85,38
11	843193.50	1639437.00	25,85
10	843147.49	1639357.61	91,76
22	842861.91	1640148.38	840,76

Polígono No.2:

COORDENADAS			
PUNTO	ESTE	NORTE	DISTANCIA (mts)
F	842879.42	1640100.26	51,42
G	842857.70	1640146.86	
H	842768.23	1640295.20	173,23
I	842776.27	1640328.02	33,79
I'	842793.99	1640335.48	19,45
22 ó Delta 22	842861.91	1640148.38	199,00
F	842879.42	1640100.26	51,21

3.3 Área de Atraque

Zona de atraque

La zona de atraque se encuentra conformada por un muelle marginal de 967 metros de longitud y ancho de 65 metros, con profundidad mínima de 16,5 m. Los puestos de atraque dependen de la eslora de las motonaves que se encuentren programadas para ingresar a la instalación portuaria.

De conformidad con los estudios de suelos realizados, se encuentran en el fondo de la zona de atraque a 16,5 m de profundidad los siguientes tipos de suelos: Limo-arenosos-arcillosos de consistencia blanda a media.

3.4 Muelle

Un muelle de atraque en estructura rígida de concreto reforzado conformado por una plataforma de 967m de longitud y 35 metros de ancho para un área total de 33.845 metros cuadrados, la cual podrá ser ampliada de acuerdo con las autorizaciones contempladas en el contrato de concesión portuaria.

Dos duques de Alba que permiten el atraque lateral (costado de babor) de buques tipo Ro-Ro Dimensiones: 9.20 metros x 9.80 metros cada uno y 90.16 metros cuadrados cada uno.

Infraestructura - Piñas y Boyas de Amarre

- Dimensiones de las piñas: 9.20 metros x 9.80 metros cada una (90.16 m2 cada una).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Resistencia de diseño de las piñas: Barcos tipo RoRo de 35.500 toneladas de desplazamiento, 200 metros de Eslora y 10 metros de calado. Cada piña cuenta con una bita de 150 toneladas.
- Boyas de amarre: 2 boyas por Proa de 150 toneladas cada una y 1 boya por popa de 180 toneladas.

Información sobre el Muelle

Muelle principal: Estructura en concreto soportada por pilotes de concreto armados, el cual soportan la superestructura compuesta por placas de concreto prefabricadas.

No. Puesto de Atraque	Longitud en Metros	Profundidad en Metros
Muelle 1	320	16,5
Muelle 2	320	16,5
Muelle 3	327	16,5
Duques de Alba	2 unidades de amarre	13,0

Resistencia

Capacidad estimada de atraque: Buques con TRB hasta 222.300 toneladas

Numero de bitas: 71 Bitas distribuidas a lo largo de los 967 metros de muelle

Elementos de Defensa

- Sistemas de defensas SC-1450-H doble en Grado D0 con una capacidad de absorción de energía de 803 kN.m.



DEFENSAS y BITAS
INSTALADAS (27-10-18)

Plano de Bitas y Defensas:



CTC-GRLS-P-0935-se
cción típica 27 03 18.

Perfil del muelle

Instalación de apoyo para embarcaciones menores

Las operaciones de buques, las autoridades y la ciudad como puerto requieren que la sociedad portuaria apoye con sus muelles actividades específicas con embarcaciones menores.

3.5. Ayudas a la navegación.

Los servicios de faros en los litorales y de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos están a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima - DIMAR-.

La Sociedad Portuaria, previa autorización de la Dirección General Marítima, puede instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra, de acuerdo con sus necesidades.

Ninguna boya privada de señalización o amarre puede ser colocada en las aguas del puerto, excepto con el permiso de la autoridad marítima y según las condiciones que la misma autoridad establezca. Las boyas, sean éstas de señalización o amarre, deben ser mantenidas siempre en buenas condiciones, por cuenta del propietario.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La Dirección General Marítima, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), presta el Servicio de Ayudas a la Navegación en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, incluyendo los canales de acceso a los principales puertos marítimos del país.

Las ayudas a la navegación de la instalación portuaria fueron avaladas por la DIMAR acuerdo resolución No. 0457-DIMAR del 01 septiembre de 2014 y resolución DIMAR 815-2017 del 21 de noviembre de 2017.

Boyas Laterales

G1 Verde 10°22'28,04" 75°31'20,48"

G3 Verde 10°22'28,73" 75°31'12,38"

G5 Verde 10°22'37,01" 75°31'00,21"

G7 Verde 10°22'44,30" 75°30'55,15"

G9 Verde 10°22'56,30" 75°30'51,72"

R2 Roja 10°22'22,66" 75°31'07,37"

R4 Roja 10°22'28,25" 75°30'59,16"

R6 Roja 10°22'27,67" 75°30'53,35"

R8 Roja 10°22'27,10" 75°30'47,56"

Balizas

Baliza Negro/Amarillo 10°22'24,38" 75°30'45,86"

Boyas De Amarre tipo circular

YN Especial - Amarre 10°22'58,42" 75°30'45,67"

Y5 Especial - Amarre 10°22'25,54" 75°30'42,66"

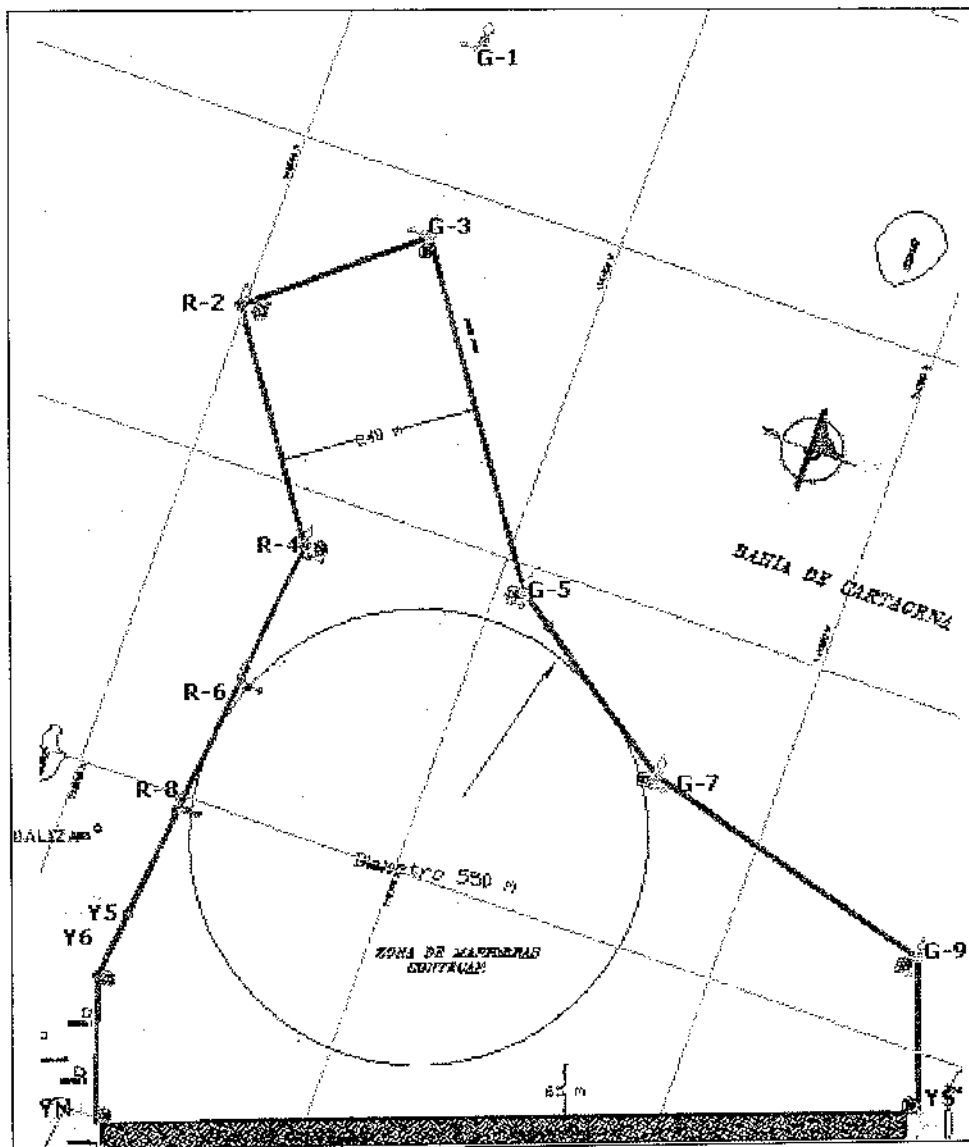
Y6 Especial - Amarre 10°22'25,09" 75°30'42,04"

Boyas De Amarre tipo cilíndrica

YS Especial - Amarre 10°22'27,45" 75°30'34,49"

Gráfico de ayudas a la navegación instaladas por CONTECAR

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



3.6. Peligros de la navegación.

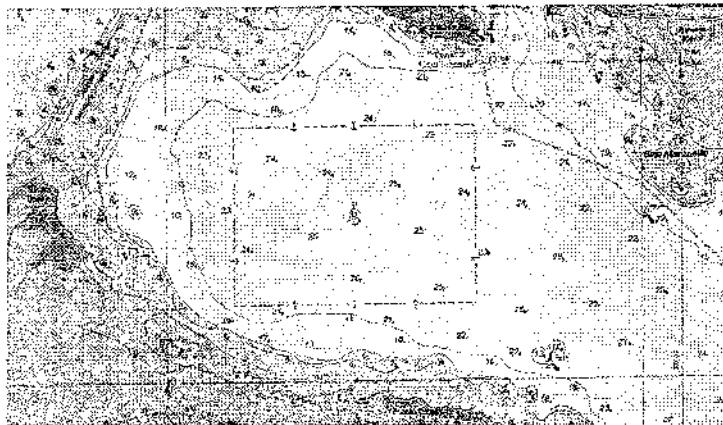
Los peligros a la navegación son informados y controlados por DIMAR, Capitanía de Puerto de Cartagena, Estación San José, CIOH, Señalización Marítima o la autoridad marítima colombiana que determine la normatividad sobre la materia.

Durante la aproximación al canal de ingreso de Contecar desde bocachica se deberá tener en cuenta del bajo de Bocande, debidamente demarcado con la boya TT (Dimar).

3.7. Áreas de fondeo.

De conformidad con la carta náutica COL 261 publicada por la DIMAR, El área más cercana autorizada por esta Autoridad, es la zona de fondeo localizada entre la isla Tierraboma, la Escollera y la punta de Castillogrande. Cuenta con un ancho de (Este-Oeste) de aproximadamente 1400 m, largo (Norte-Sur) de 1950 m. La profundidad mínima de 23 m, lo cual brinda seguridad a las motonaves que permanecerán en esta área en periodo de espera

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



Fuente de la carta 261 carta náutica colombiana expedida por el CIOH

3.8. UKC y Calado Operacional.

El Capitán y piloto practico deben garantizar un UKC mínimo de 0,80mts para las diferentes fases de maniobra tales como acceso/salida por el canal, maniobra de acercamiento/separación al muelle y atraque/desatraque. Debido a la posición de atraque para los duques de alba y el muelle marginal, los siguientes serán los calados máximos:

- Muelle Marginal 15.7m
- Posición de atraque para los duques de alba 10.2m

3.9. Programa de Mantenimiento e Información Batimétrica

El área de maniobra de la Sociedad Portuaria cuenta con una profundidad promedio de 16.5 metros (55 pies), la cual puede variar dependiendo de la evolución del Plan Maestro de Desarrollo de la Instalación Portuaria.

La Sociedad Portuaria está obligada a mantener la profundidad en su área de maniobra y sitios de amarre y atraque. Igualmente debe informar la profundidad de su área de maniobras marítimas y las variaciones que ocurran. Dichas comunicaciones deben dirigirse a la DIMAR, a través de la Capitanía de Puerto, CIOH, SEMAC y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al igual que a los usuarios en general, a través de medios de comunicación de circulación nacional.

- Diámetro de giro – 550mts

Igualmente informará las variaciones que ocurran respecto de los ítems señalados anteriormente. Dichas comunicaciones deben dirigirse a la DIMAR, a través de la Capitanía de Puerto, CIOH, SEMAC y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al igual que a los usuarios en general, a través de medios de comunicación de circulación nacional.

Es responsabilidad de los usuarios, en especial los agentes marítimos y pilotos prácticos, utilizar la información actualizada para el tránsito por las áreas de maniobra de la Sociedad Portuaria.

El área de maniobra descrita para operación marítima está bajo la responsabilidad de la Sociedad Portuaria, quien puede ejercer vigilancia del área y controlar el acceso de las embarcaciones y personas, de conformidad con el normal desarrollo de las operaciones de la Instalación Portuaria y en sujeción a los permisos que expida la Autoridad Marítima.

Batimetría

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



DD_548_Batimetria
C Acceso CTC 05061:

El plano adjunto DD_CTC_Fase3 se muestra la batimetría del canal de acceso

El plano adjunto SPI GRLS 104 muestra la batimetría de la zona de maniobras realizada entre el 26 y 29 de Noviembre de 2016, cuyas profundidades se encuentran referidas al nivel MLWS.



DD_547_Batimetria
Z Maniobras CTC 050

El plano adjunto SPI GRLS 103 muestra la batimetría de la zona de atraque realizada entre el 26 y 29 de Noviembre de 2016, cuyas profundidades se encuentran referidas al nivel MLWS.



DD_546_Batimetria
Z Atraque CTC 05061

Estas batimetrías fueron realizadas con equipos de precisión de alta tecnología, y las profundidades referidas al nivel MLWS.

Se realizan levantamientos batimétricos de las zonas de maniobras, atraques y canal de acceso con una periodicidad anual, de conformidad a lo establecido en el artículo 5° numeral 6 de la resolución DIMAR 815-2017 del 21 de noviembre de 2017.

3.10 Accesos vehiculares y peatonales

Acceso terrestre

La Instalación Portuaria está comunicada, por vía terrestre, con el interior del país por la carretera troncal de occidente que la conecta con la ciudad de Medellín, pasando por los Departamentos de Sucre y Córdoba, y por la carretera troncal del Caribe que la comunica con las ciudades de Barranquilla y Santa Marta.

Acceso Peatonal

La Instalación Portuaria cuenta con áreas demarcadas especialmente para el acceso y tránsito de personas bajo criterios de accesibilidad y seguridad. Igualmente posee mecanismos que permiten el control y registro individual de la población usuaria.

Acceso de vehículos automotores

La Instalación Portuaria dispone de una puerta terrestre para el ingreso, ágil y seguro de vehículos automotores, casetas de radicación de documentos y sistema de inspección física.

3.11. Patios y de las bodegas existentes

De acuerdo con el contrato de concesión, la instalación portuaria esta compuesta por terrenos de uso público y privados que en conjunto suman 91 hectáreas y cuya composición de áreas cubiertas y descubiertas podrá variar dependiendo de las necesidades del Comercio Exterior Colombiano.

Actualmente la composición de áreas cubiertas y descubiertas se encuentra definida, así

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

Descripción	Áreas (m2)
Bodega CFS No1	3.870
Bodega CFS No2	1.650
Cobertizo IMO	432
Bodega Almacén	288
Bodega No.1	9.783
Bodega No.2	9.783
Bodega No.3	2.891
Zona Refrigerada	900
Patios Descubiertos	62.303

3.12. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones y capacidad.

DESCRIPCION ÁREAS	Áreas Habilitadas (m ²)
(A) ÁREAS CUBIERTAS	31.590,02
Bodega CFS No1	3.870,00
Bodega CFS No2	1.650,00
Cobertizo IMO	432,00
Bodega Almacén	288,00
Bodega No.1	9.783,19
Bodega No.2	9.783,19
Bodega No.3	2.891,82
Cross Docking	2.891,82
(B) ÁREAS DESCUBIERTAS	705.696,79
Patios Descubiertos	697.328,61
Patios (Cross Docking)	-2.891,82
Zona Única de Inspección	11.260,00
I - TOTAL ÁREA PLANA DE ALMACENAMIENTO (A+B)	737.286,81

3.13. Equipos para la operación portuaria

La sociedad portuaria cuenta con grúas pórtico, grúas móviles para descargue de buques, grúas de patio, camiones, plataformas, montacargas entre otros para el manejo de carga.

3.14. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.

La sociedad portuaria tendrá vehículos y contenedores para la recepción de residuos de embarcaciones y zonas de clasificación para su posterior retiro y disposición final

La zona cuenta con las siguientes características.

- Techo para prevenir acumulación de aguas lluvias.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- La zona es de almacenamiento temporal hasta su retiro de las instalaciones portuarias para disposición final.
- El piso del área resistente a la corrosión.
- Cuenta con extintores y canales para control de derrames
- El área es delimitada con la señalización de acuerdo con los peligros y riesgos de los residuos,
- Iluminación adecuada para permitir y facilitar las labores de mantenimiento y el manejo de los residuos y ventilación adecuada que evite la acumulación de malos olores.

Los siguientes son los tipos de residuos que pueden ser recibidos en la instalación del terminal según convenciones de MARPOL Anexo V.

CATEGORIAS / CATEGORY	TIPO DE RESIDUOS / TYPE OF GARBAGE *
A	Plásticos / Plastics
B	Desechos de alimentos / Food wastes
C	Desechos domésticos / Domestic wastes
F	Desechos operacionales / Operational wastes
G	Residuos de carga / Cargo residues

Los tipos de residuos no contemplados anteriormente deberán ser evacuados inmediatamente de la terminal por los operadores portuarios nominados por las agencias marítimas cumpliendo los protocolos descritos en los numerales. 4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos, 4.6.14 Recepción de residuos sólidos.

Procedimiento para el uso de la instalación de recepción residuos del terminal.

- La agencia marítima deberá solicitar formalmente a la Sociedad portuaria autorización para proceder con el servicio y nominar al operador portuario que lo vaya a ejecutar.
- Una vez autorizado y coordinado el servicio, el operador portuario procederá a posicionar el equipo especial para el manejo de residuos al costado del buque.
- La embarcación descargará los residuos para ser inspeccionados por el operador portuario en compañía del inspector de la capitania de puerto quienes deberán revisar que sean los tipos de residuos declarados en la documentación.
- Una vez recibidos, se verificará el volumen o peso de los residuos y se transportarán el equipo hasta las instalaciones de recepción de residuos de la terminal.
- De allí, el operador portuario designado coordinará la disposición final de los residuos fuera del terminal cumpliendo con la normatividad vigente.
- Los operadores portuarios deberán usar los formatos normalizados establecidos por la OMI MEPC 1/Circ 834 en los apéndices 2 y 3. La sociedad portuaria podrá realizar la verificación de dichos formatos.

Cumplimiento de las disposiciones del Plan de Manejo Ambiental en cuanto al Programa de Manejo de Residuos Sólidos y Escombros

Para el manejo de los residuos sólidos al interior de la instalación portuaria, se deberán aplicar las siguientes acciones:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Separación en la fuente

Los residuos serán clasificados en la misma fuente donde se producen, con el fin de lograr el máximo aprovechamiento de los mismos; como parte de la clasificación se especificarán los recipientes según el tipo de residuos por color, tal como se muestra a continuación:

Gris Cartón, papel, periódico o similares (limpios).

Azul Plástico como: polipropileno, polietileno, bolsas, garrafas, entre otros. (limpios).

Blanco Toda clase de vidrio limpio.

Verde Ordinarios no aprovechables.

Rojo Para residuos que impliquen riesgo biológico, tales como: gasas de curaciones, guantes de cirugía, agujas, jeringas usadas, entre otros y residuos especiales impregnados con hidrocarburos.

Presentación de los residuos

Los recipientes deberán cumplir principalmente con las siguientes condiciones: no permitir el acceso directo de animales, no permitir la difusión de olores, proteger de la proliferación de moscas, ratones o vectores, que sean lavables o de fácil mantenimiento y durables. Adicionalmente, estos recipientes deben evitar el contacto de los residuos con el entorno y las personas encargadas de la recolección.

Los recipientes deberán estar ubicados en lugares de fácil acceso, tanto para los usuarios como para la evacuación de los mismos.

Se contará con punto de almacenamiento temporal para los residuos generados, el cual deberá estar completamente señalizado, indicando el tipo de residuo que almacena.

Es importante tener en cuenta que a dicho sitio de almacenamiento se le realizan jornadas de orden y aseo, con el fin de mantenerlo en las mejores condiciones posibles y evitar la llegada de vectores y otras agentes que puedan causar diversos problemas a la operación de este tipo de residuos.

Recolección, transporte y disposición final

Se verificará que las empresas que presten los servicios de recolección, transporte, tratamiento y disposición final de residuos sólidos cuenten con todos los permisos y autorizaciones vigentes emitidos por la Autoridad Ambiental para la prestación del servicio.

Se entregarán periódicamente a un prestador del servicio, los residuos sólidos generados durante las diferentes actividades. Adicionalmente, dicho operador deberá hacer entrega a la instalación portuaria, los registros documentales y certificados que indiquen el período de entrega, el volumen y tratamiento.

CAPITULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horario

4.1.1. Horario de atención al público

La Sociedad Portuaria determina los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios. Estos horarios y sus eventuales modificaciones temporales se informan al público.

4.1.2 Horario de trabajo

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

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

Los servicios terrestres se prestan en los horarios que establece la Sociedad Portuaria como jornadas hábiles de atención. Para servicios en horarios adicionales, la Sociedad Portuaria informa a los usuarios el procedimiento que debe seguirse para su prestación.

La Sociedad Portuaria puede modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas y dándolo a conocer oportunamente a la comunidad de usuarios.

La Sociedad Portuaria determina los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios. Estos horarios y sus eventuales modificaciones temporales se informan al público.

4.2. Condiciones de la Prestación de Servicios Portuarios

Los servicios relacionados con la actividad portuaria deben ser prestados por Operadores Portuarios autorizados y/o habilitados por la autoridad nacional competente y registrados ante la Sociedad Portuaria, comprometiéndose éstos a cumplir los requisitos establecidos, en el presente Reglamento.

Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios del puerto, no obstante, la utilización de los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre de naves o artefactos navales, se hará conforme a lo previsto en las normas nacionales y/o internacionales vigentes, pero en todo caso observando y aplicando la que garantice un mayor nivel de seguridad en la operación.

Parágrafo. La sociedad portuaria se reserva el derecho de asignar estos servicios a cualquier operador si se incumplen las normas de seguridad, pero siempre observando la libre competencia y manteniendo un equilibrio entre la demanda del servicio y la capacidad de la infraestructura portuaria"

Los objetivos de la prestación de servicios portuarios establecidos por la sociedad portuaria son:

1. La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establecen en el contrato de concesión.
2. El desarrollo de la planificación portuaria.
3. El comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios del servicio.
4. La protección de los usuarios.
5. La libre participación en la prestación de servicios básicos.

Los armadores de las embarcaciones o naves atracadas en las instalaciones de la Sociedad Portuaria podrán nominar a personas naturales o jurídicas (operadores portuarios o no) para prestar servicios al interior de sus motonaves, dando cumplimiento a las normas establecidas en este reglamento. En estos casos se entenderá que no existe relación contractual del personal contratado por los armadores con la Sociedad Portuaria.

Los servicios relacionados con la Instalación Portuaria de Cruceros deben ser atendidos por prestadores de servicios turísticos con sujeción a la Ley 300 de 1996 y demás normas que regulen la actividad turística en Colombia.

Requisitos generales para la utilización de la Instalación Portuaria

La Sociedad portuaria y todos los usuarios de la instalación portuaria deberán cumplir las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, las disposiciones del presente Reglamento, las medidas y

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

obligaciones definidas en materia ambiental para la Instalación Portuaria y las demás instrucciones impartidas por la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria define los requisitos para el registro de los diferentes tipos de usuarios de la Instalación Portuaria y solicita los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita identificar y actualizar la información de las empresas y personas usuarias, así como para verificar sus antecedentes y condiciones de seguridad, disponiendo del tiempo prudencial que se requiera para completar el estudio y registro de la información.

Resguardos Operacionales bajo las quillas

Los Usuarios están en la obligación de mantener los resguardos operacionales bajo las quillas y/u otros establecidos en las normas aplicables y por la Sociedad Portuaria.

Nuevas Tecnologías

La sociedad portuaria, siempre y cuando no se afecte la eficiencia del modelo operativo de la terminal portuaria, podrá permitir la aplicación y uso de tecnologías y equipos necesarios que minimicen los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios y permitan efectuar una eficaz, eficiente y segura operación respecto a los compromisos supranacionales de prevención contra el terrorismo, narcotráfico y sustancias o productos peligrosos y de tráfico restringido, entre otros.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

Información para Anuncios de arribo de naves

El agente marítimo es responsable de efectuar el anuncio de las naves que representa, a través de los medios que la Sociedad Portuaria establezca.

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

- a) El nombre y nacionalidad de la nave.
- b) El Tonelaje de Registro Neto (TNR), el Tonelaje de Registro Bruto (TBR).
- c) Calado, eslora y manga.
- d) Los nombres del armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- e) Último puerto y próximo puerto de arribo.
- f) Capacidad por tipo de nave (TEUS, FEUS, peso muerto, etc.)
- g) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- h) Cantidad/Toneladas de carga, mercancía a embarcar o desembarcar.
- i) La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas.
- j) El número de tripulación a desembarcar o embarcar.
- k) Información de los servicios a prestar a la nave, que incluya tiempo de atención estimado, cantidades, Operadores Portuarios, personal y equipos a utilizar, tales como remolcador, piloto, amarre, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, asistencia técnica para contenedores refrigerados, inspecciones y su tipo, etc.
- l) Cualquier otra información relevante relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en la Instalación Portuaria.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Relación mensual de anuncio de naves

Los Agentes Marítimos deben entregar a la Sociedad Portuaria, en el medio que ésta establezca, la información de anuncio de las naves que van a llegar durante el mes calendario siguiente.

Para efectuar la oportuna programación del arribo de las naves, la información de anuncio del Agente Marítimo debe ajustarse a los requerimientos que la Sociedad Portuaria dé a conocer a los usuarios, a través de los medios que para este fin tenga establecidos.

Confirmación del anuncio de la nave y plazo de entrega de documentación

Los Agentes Marítimos deben suministrar a la Sociedad Portuaria, en los tiempos indicados a continuación, los datos relacionados con el arribo y atención de las naves:

1. Con antelación mínima de siete (7) días, el tiempo estimado de arribo (ETA) de la nave. Cualquier cambio posterior debe ser informado de inmediato a la Sociedad Portuaria.
2. Cuarenta y ocho horas (48) antes de la llegada de la nave, la relación de la carga, mercancía refrigerado o peligroso y los Operadores Portuarios que van a prestar servicios a la nave, tales como remolcador, piloto, amarre, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, asistencia técnica para contenedores refrigerados, inspecciones, etc.
3. Veinticuatro (24) horas antes de la llegada de la nave, los planos de descargue y cargue y demás instrucciones para la operación.
4. Dos (2) horas antes del atraque de la motonave debe presentar a la Sociedad Portuaria el reporte de maniobras diligenciado.

Confirmación del Operador Portuario

Los Operadores Portuarios que participan en la atención de la nave deben suministrar a la Sociedad Portuaria, doce horas (12) antes de la llegada, información del responsable y contactos, personal y equipos a utilizar, así como el tiempo programado para prestar los servicios anunciados para la nave.

Documentación para servicio de transferencia de carga

El Agente Marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria, en medio físico y en medio electrónico (utilizando los formatos y estándares de intercambio electrónico de datos EDI –EDIFACT o ANSI X12- común e internacionalmente utilizados por la industria naviera), mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos:

(a) Importación, tránsito internacional y transitoria:

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

(b) Exportación:

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

(c) Cabotaje entrado:

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Conocimiento de embarque o guías de cabotaje correspondientes a la carga.

(d) Cabotaje salido:

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

En todos los casos, la documentación para carga a embarcar sea de exportación, tránsito internacional o contenedores vacíos debe ser presentada en el tiempo del "Terminal Cut Off" establecido por la Sociedad Portuaria.

Coordinación y autorización para transferencia de carga en operaciones marítimas

Para realizar operaciones marítimas o en las naves se requiere la programación previa por parte de la Sociedad Portuaria.

Todos los cargamentos que se movilicen a través de la Instalación Portuaria deben tener escrito en forma clara, visible y legible las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en igual forma que en los documentos que los amparan, así como las señales para su correcto manipuleo y almacenaje, teniendo en cuenta los rótulos y etiquetas conforme al Código IMDG de la OMI.

4.4 Protocolo de verificación de la información y documentos

Para la prestación de los servicios, la Sociedad Portuaria tiene dispositivos de análisis de la información presentada por todos los usuarios, en cumplimiento de sus protocolos de seguridad, con sujeción a la legislación vigente, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía de la presentación de los productos colombianos en el exterior.

La presentación de la solicitud de registro ante la Sociedad Portuaria 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.

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

La sociedad portuaria podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos será definida por la sociedad portuaria a través de sus procesos de atención al cliente.

4.5. Servicios Generales

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

Durante la aproximación atraque y zarpe, el Capitán de la embarcación deberá considerar los siguientes aspectos antes de realizar la aproximación.

- Cartas náuticas actualizadas.
- Batimetrías
- Avisos a navegantes.
- Boyas
- Calados.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- El franco bordo.
- Remolcadores a utilizar.
- Los puntos señalados en el casco para apoyo del remolcador.
- Posición de las bitas y porta espías.
- Distancia al muelle
- Velocidad de vientos
- Abscisas de atraque en el muelle

Las comunicaciones entre la embarcación, el remolcador y el puerto serán realizadas con los radios VHF marino. Los canales de contacto se coordinarán previamente con todas las partes.

Todas las instrucciones, órdenes y respuestas deben ser claras; así mismo deben ser retransmitidas para confirmar que la orden recibida es la misma que se va a ejecutar.

4.5.2. Control de operaciones portuarias y marítimas

Para el control de operaciones la sociedad portuaria y los operadores portuarios deberán tener un supervisor o representante en todo momento capaz de tomar decisiones frente aspectos de seguridad y productividad. La responsabilidad del cumplimiento del plan operativo recae en todas las partes y estas deberán informar a la mayor brevedad cualquier novedad y tomar correctivos correspondientes.

4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

La sociedad portuaria realizará vigilancia sobre:

Muelle

Zonas de embarque

Zonas de parqueo

Perímetros marítimos y terrestres

Las actividades periódicas que deber realizar son:

- Hacer revisiones periódicas con el fin de evitar hechos que puedan atentar contra la seguridad e integridad de las instalaciones y las personas, teniendo siempre criterios objetivos.
- Realizar identificación de vehículos y en especial motos, estacionadas y/o parqueadas en zonas no autorizadas.
- Inspeccionar que las paredes, rejas, muros y/o enmallados perimetrales, se encuentren en buen estado y que las cerraduras o candados no estén manipulados.
- Hacer revisión de puertas y ventanas en las instalaciones.

4.5.4 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

La sociedad portuaria dotará de iluminación en las zonas de cargue y descargue, ingreso, salida y patios del terminal.

La iluminación en el muelle será únicamente para tránsito de personas y equipos. La embarcación deberá contar con su iluminación propia para el atraque, operación y zarpe.

4.5.5 Condiciones de limpieza general de las instalaciones portuarias

Orden y aseo: La sociedad portuaria cuenta con un programa de orden de aseo que contempla

Clasificación

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

Orden

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

Limpieza

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

Mantenimiento de la disciplina

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

Manejo de los residuos sólidos

- **Patio de Segregación y Acopio Temporal de Residuos.**

La sociedad portuaria cuenta con una zona específica de acopio temporal de residuos, implementada con los controles para el manejo de aguas y vectores.

Para el manejo y disposición de los residuos sólidos se realizan las siguientes actividades:

- **Disposición de residuos en la fuente**

Para el manejo de los residuos sólidos generadas por la sociedad portuaria, se mantienen puntos ecológicos convenientemente ubicados en las diferentes áreas con el fin de dar un manejo sostenible desde la fuente de generación.

Para determinar el sitio o ubicación se tiene en cuenta que sea:

- De fácil acceso para los usuarios.

- De fácil acceso y fácil manejo para la evacuación de los residuos sólidos.

- En área que no permita la contaminación de las aguas de la bahía, y que permita mantener la estética del entorno.

- **Preclasificación de Residuos**

Desde los puntos de generación de residuos sólidos, se mantiene y/o desarrolla un plan para segregar desde la fuente y facilitar el aprovechamiento y disposición final, utilizando puntos ecológicos conforme al código de colores establecido en el manual de manejo de residuos del terminal marítimo.

- **Reciclaje y disposición final**

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

En el patio de reciclaje o acopio temporal se realiza una reclasificación de los residuos sólidos generados en el Terminal. Los residuos ordinarios son depositados en la caja correspondiente dispuesta para ellos y diariamente son retirados por el prestador del servicio de aseo y/o gestor autorizado para tratamiento y disposición final.

Los residuos sólidos aprovechables son debidamente seleccionados por un gestor autorizado.

4.6 Servicios a la nave

Los servicios a la nave prestados en la Instalación Portuaria comprenden el atraque, practicaje, remolque, operación de carga, aprovisionamiento, recepción de residuos, desatraque y demás actividades necesarias para la atención de los barcos.

La Sociedad Portuaria cuenta con procedimientos, tales como sistemas de turnos, franjas de horarios de atención, etc., para la prestación de servicios a la nave que permitan el uso eficiente de los muelles y demás recursos de la Instalación Portuaria, con aplicación de las medidas de seguridad integral necesarias.

Toda nave extranjera que arribe a la Instalación Portuaria debe estar representada por un Agente Marítimo inscrito ante la Sociedad Portuaria y las autoridades correspondientes, quien, además de los requisitos y condiciones establecidas, deberá cumplir los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental de la Sociedad Portuaria y los actos administrativos derivados de éstos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 1492 del Código de Comercio, que trata sobre las obligaciones del Agente Marítimo, éste es responsable solidariamente ante la Sociedad Portuaria por el pago de los servicios prestados a la nave.

Los servicios a la nave deben ser prestados por Operadores Portuarios registrados en la Instalación Portuaria y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Los Operadores Portuarios que presten servicios complementarios a la nave deben cumplir con los requisitos legales que apliquen a la especialidad del servicio que prestan.

La nave que requiera de servicios complementarios debe coordinar su solicitud a través de su respectivo Agente Marítimo.

La Sociedad Portuaria autoriza la prestación de los servicios solicitados bajo criterios de seguridad integral de la Instalación Portuaria y siempre que estos no afecten la programación marítima.

El Agente Marítimo y el Capitán de la nave son responsables de la supervisión de los servicios complementarios a la nave suministrados por Operadores Portuarios independientes a la Sociedad Portuaria y deben tomar todas las medidas necesarias para que los servicios se presten cumpliendo con la legislación vigente y las normas de seguridad integral de la Instalación Portuaria. Igualmente son responsables por los costos y perjuicios que pudieran causarle a la Sociedad Portuaria y a terceros afectados, durante su prestación o ante la ocurrencia de cualquier incidente. Esto sin perjuicio de la existencia de la responsabilidad que pueda ser atribuible al Operador Portuario.

4.6.1 Características del tipo de buque a operar en el puerto

Las características de las embarcaciones que arriban al muelle son buques de carga con TRB hasta 222.300 toneladas, que mantienen una eslora de hasta 398 m, 56,4 metros de manga y calado máximo 15.7m

4.6.2 Servicio de Practicaje

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

El servicio de practicaje comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las naves para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida, abarloomiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria. Este servicio debe ser prestado por operadores portuarios que cumplan los requisitos establecidos ante las autoridades nacionales competentes.

Procedimiento de solicitud del servicio

Este servicio debe ser prestado por operadores portuarios que cumplan los requisitos establecidos ante las autoridades nacionales competentes, así mismo el procedimiento para solicitar el servicio de practicaje debe ser programado y coordinado por el armador a través del agente marítimo que lo represente y en cumplimiento con la normatividad vigente.

Obligación de su uso del piloto práctico

Toda nave con tonelaje bruto superior a 200 toneladas, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora y calado, debe cumplir con la obligación de usar piloto práctico para ingresar, zarpar y realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la zona portuaria, según lo establecido por la Autoridad Marítima –DIMAR–.

Responsabilidad del capitán del barco.

La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las naves en su responsabilidad y mando en la navegación y maniobras de atraque y/o desatraque, debiendo considerarse la presencia del piloto práctico a bordo como asesor del capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones de aquel.

El capitán y el piloto práctico deben realizar la planeación de cada maniobra de acuerdo con las condiciones particulares de la nave, el clima, entre otros. Deben informar a la Sociedad Portuaria cualquier novedad que represente un riesgo para la nave y la Instalación Portuaria y abstenerse de realizar dicha maniobra hasta que las condiciones de seguridad estén dadas para evitar daños.

Cuando las naves estén navegando en la Instalación Portuaria, el capitán y el piloto práctico a bordo deben proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar.

Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad de la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto, instalaciones portuarias y sus inmediaciones.

Sitio de abordaje

Para la prestación de los servicios de pilotaje, los pilotos prácticos abordan y desembarcan las embarcaciones en el sitio determinado por la autoridad marítima y su ingreso y salida de la Instalación Portuaria se realiza de acuerdo con las instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria.

Obligaciones del piloto práctico.

El Operador Portuario que preste el servicio de practicaje debe atender las instrucciones de la Sociedad Portuaria tendientes a que la maniobra se realice en forma segura considerando las condiciones del área.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Toda nave que esté obligada al uso del servicio de remolcador y que ingrese a las aguas del área de maniobra de la Sociedad Portuaria 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 0,5 nudos y debe estar asistida por el servicio de remolque bajo las condiciones establecidas en el numeral Protocolo para el servicio de remolcador. Así mismo, al hacer contacto con las defensas del muelle, la velocidad del buque no debe superar los 0,2 nudos.

La capacidad del remolcador que debe tomarse en cuenta es el menor valor de los certificados de tiro de bofardo 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.

La Sociedad Portuaria 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 Sociedad Portuaria 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.

La supervisión del servicio de practicaje la efectúa la Superintendencia de Puertos y Transporte, con base en los informes rendidos por las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorización. 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.

Del incumplimiento en la prestación del servicio

En los casos en que el servicio de pilotaje no sea atendido dentro de la programación establecida, la Sociedad Portuaria puede asignar a otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

4.6.3 Servicio de Remolcador

Contratación del servicio de remolcador

Este servicio debe ser prestado por empresas de Servicios Marítimos de remolque que cumpla con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.

Los remolcadores que prestan servicios en los puertos, deben estar debidamente clasificados y certificados por la autoridad marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizados por esta; deben portar los certificadores establecidos y el permiso de operación correspondiente y vigentes; deben contar como mínimo con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima de seguridad expedido por la autoridad marítima.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Regulación legal del servicio de remolcador

El uso del remolcador para las maniobras dentro del área de maniobra está sujeto a las normas y reglamentos vigentes expedidos por la autoridad marítima colombiana –DIMAR, las normas y recomendaciones internacionales vigentes emitidas por la Organización Marítima Internacional –OMI-, especialmente en lo que se refiere a la publicación técnica avalada por ese organismo internacional denominada "Uso de los Remolcadores de Puerto una Guía Práctica" (*Tug Use in Port - 2nd Edition*) o el que lo sustituya y a lo dispuesto en el presente reglamento.

En el evento de que las normas sobre el uso de remolcadores expedidas por la autoridad marítima colombiana –DIMAR- presenten diferencias frente a las normas o recomendaciones emitidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) se dará prelación a las que fijen mayores niveles de seguridad.

Obligación del uso de remolcador

Toda nave con tonelaje superior dos mil (2.000) de registro bruto está obligada a utilizar el servicio de remolque. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro bruto pueden realizar maniobras sin el uso del servicio de remolque, salvo que la autoridad marítima, el piloto práctico, capitán de la motonave o la Sociedad Portuaria consideren lo contrario, tomando en cuenta la posición de atraque, características técnicas del buque, condiciones meteorológicas y de seguridad en el momento de la maniobra.

Tanto la Autoridad Marítima como la Autoridad Portuaria pueden requerir a una nave que se encuentre dentro de la Instalación Portuaria o que solicite entrar a ésta, para que utilice los servicios de remolcador si lo consideran necesario para la navegación segura de la misma. Igualmente, en situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales pueden ordenar a los remolcadores que presten este servicio a las naves.

Toda nave que esté obligada al uso del servicio de remolque y que ingrese al área de maniobra de la Sociedad Portuaria debe entrar amarrada con línea al remolcador que lo asiste en su maniobra de acercamiento y atraque.

Condiciones especiales de prestación del servicio de remolcador

El número de remolcadores que cada tipo de motonave debe usar en su maniobra de atraque o desatraque se debe determinar de acuerdo a sus características y en consideración a los factores de seguridad integral de la Instalación Portuaria y a lo exigido por las normas técnicas nacionales e internacionales.

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

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

Las características de Capacidad de Halada (BollardPull) de los remolcadores que presten servicio en la Sociedad Portuaria se ajustan a las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) respecto al uso de remolcadores y a la publicación técnica avalada por ese organismo internacional, denominada "Uso de los remolcadores de Puerto una Guía Práctica" (*Tug Use in Port - 2nd Edition*). De acuerdo a estas recomendaciones se debe tener en cuenta el efecto de disminución en aplicación de fuerza de halada (BollardPull) que técnicamente presenta cada remolcador, en particular dentro de las ejecuciones de las maniobras para los diferentes sistemas de propulsión, tales como: convencionales, azimutales y cicloidales. De esta forma, 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.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

En consideración a lo anterior, para las maniobras en su área desde el punto de vista técnico, la Sociedad Portuaria puede determinar el remolcador más óptimo, eficiente y seguro.

La Sociedad Portuaria mediante comunicaciones generales y específicas informará a los respectivos Agentes Marítimos e interesados, los estándares mínimos para el uso de remolcadores en la instalación portuaria.

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho a autorizar las maniobras del servicio de remolcador así como el respectivo turno en que estas se realicen, tomando en consideración el cumplimiento de los estándares de seguridad establecidos, las condiciones meteorológicas del momento y la integridad de las personas, los equipos y la Instalación Portuaria.

Incumplimiento en la prestación del servicio de remolcador

En los casos en que el servicio de remolcador no sea atendido dentro de la programación establecida por la Sociedad Portuaria o bajo las condiciones técnicas exigidas, la Sociedad Portuaria puede asignar otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

4.6.3.1 Estándares mínimos seguridad para el servicio de remolcador.

La siguiente tabla establece el bollar pull mínimo requerido en las maniobras de atraque, desatraque y cambio de muelle o costado para las embarcaciones que operan en la terminal

TIPO BUQUE	PORTA CONTENEDORES	BUQUE DE CARGA A GRANEL	CARRERO RO RO	CARGA GENERAL
ESLORA (m)	TBP	TBP	TBP	TBP
0 a 100	24	25	30	21
101 a 120	30	32	37	26
121 a 140	35	39	43	32
141 a 160	40	50	55	38
161 a 180	45	58	67	44
181 a 200	59	62	74	52
201 a 220	64	69	83	59
221 a 240	76	77	83	67
241 a 260	83	85	92	75
261 a 280	91	93	104	84
281 a 300	94	99	120	95
301 a 320	113	108		
321 a 340	130	125		
341 a 360	158	144		
361 a 380	169	162		
381 a 400	182			
401 a 420	210			

Para los demás tipos de buques no incluidos se deberá aplicar el requerido para Portacontenedores.

La anterior tabla contempla velocidades de viento hasta 25 nudos, por tanto para velocidades de viento superiores la capitanía de puerto podrá exigir bollar pull superiores o restringir cualquier maniobra en la terminal.

4.6.3.2. Cantidad mínima de remolcadores por maniobra.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La siguiente tabla establece la cantidad mínima de remolcadores en las maniobras de atraque, desatraque y cambio de muelle o costado para las embarcaciones que operan en la terminal.

CANTIDAD MÍNIMA DE REMOLCADORES POR MANIOBRA					
BUQUE ESLORA (m)	PORTA CONTENEDORES	BUQUE DE CARGA A GRANEL	CARRERO RO RO	CARGA GENERAL	CRUCERO PASAJEROS
0 a 140	1	1	1	1	1
141 a 200	1	2	2	1	1
201 a 300	2	2	2	2	1
Mayor a	3	3	3	3	2

4.6.4 Servicio de Amarre y Desamarre de Buques

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.

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

Descripción y alcance del servicio

Todas las maniobras de amarre y desamarre por nave deben contar con el siguiente número mínimo de personal y equipos:

Para naves < 200mts de eslora: 04 amarradores (2 con radio VHF).

Para naves >= 200mts de eslora: 05 amarradores (2 con radio VHF).

Para naves que requieren apoyo de lancha pasa cabos: 05 amarradores (2 con radio VHF).

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 Sociedad 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.

El personal que asista a realizar la operación debe traer todos los elementos de seguridad exigidos por la Sociedad Portuaria de conformidad con las leyes aplicables, entre los cuales están:

- chaleco salvavidas para cada operario.
- Zapatos de seguridad.
- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- 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 Sociedad Portuaria, sino también el tiempo realizado en otras terminales o instalaciones portuarias con sus respectivos desplazamientos.

4.6.5 Muellaje

El servicio de muellaje consiste en facilitar el espacio de muelle para permanencia de la motonave, y aplicarán las tarifas que la sociedad portuaria defina según el peso, dimensiones o tiempo de permanencia del buque.

4.6.6 Apertura Escotilla

Las aberturas para escotillas, conductos tendrán barandillas y peldaños fijos. La escotilla debe tener seguro para evitar que se cierre o se abra sin supervisión y deberá estar señalizada.

Para escotillas presurizadas, deberá eliminarse primero la presión antes de su apertura.

4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

Criterios para uso de aparejos y grúas

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Inspeccionar visualmente el equipo de izaje, conexiones asegurando que no hay defectos. Todas las partes movibles deben estar engrasadas y operar correctamente.
- Conocer la carga límite de trabajo (CLT o WLL) y carga segura de trabajo (CST o SWL) del equipo a utilizar.
- Angulo en las eslingas: Entre mayor sea el ángulo menor es el esfuerzo de la eslinga.
- Después del ser utilizado y antes de ser guardado cada elemento debe ser visualmente inspeccionado para asegurar que no haya sufrido daños, estén en buenas condiciones y no requiere ser reparado o remplazado.
- Con ángulos menores el esfuerzo es mayor por parte de la eslinga, lo ideal es utilizar separadores.
- No se debe exceder la capacidad de las grúas o montacargas.
- Se debe verificar las condiciones del terreno donde se coloca la grúa y su área de influencia cuando está operando.
- El personal no debe viajar en las eslingas. Ni colocarse debajo del trayecto de la carga.
- Las Eslingas no se apoyarán nunca sobre aristas vivas, para lo cual deberán intercalarse cantoneras o escuadras de protección, esto se debe a que dichas aristas deterioran las eslingas, lo cual puede llevar a la ocurrencia de un accidente durante la maniobra.
- La eslinga debe quedar colocada en el fondo del gancho.

Criterios de rechazo eslinga de cables de acero:

- Fisuras o roturas
- Torceduras
- Deformaciones
- Disminución del diámetro.
- Criterios de rechazo eslinga de cadenas:
 - Fisuras o roturas
 - Desgaste excesivo, muescas, hendiduras.
 - Eslabones o componentes elongados.
 - Eslabones o componentes doblados, torcidos o deformados.
 - Exceso de corrosión u hoyos.
 - Eslabones o componentes sin movimiento libre.
 - Salpicaduras de soldadura
 - Se debe estar pendiente para evitar se enreden las cadenas.
- Criterios de descarte en grilletes: Aplicación de soldadura, excesiva corrosión, grietas, señales de calentamiento, doblamiento y desgaste superiores al 10% de las dimensiones de cualquier sección.
- Criterios de descarte en ganchos: Aplicación de soldadura, excesiva corrosión, grietas, señales de calentamiento, doblamiento y desgaste superiores al 10% de las dimensiones de cualquier sección.
- Criterios de rechazo eslingas planas sintéticas
 - Quemaduras por ácido o sosa cáustica.
 - Derretido o chamuscado en cualquier parte de la eslinga.
 - Hoyos, roturas, cortes o partes deshilachadas.
 - Costuras rotas o desgastadas en lugares donde se ha unido la eslinga.
 - Desgaste por abrasión excesiva.
 - Eslingas decoloradas o quebradizas, o zonas tiesas en cualquier parte de la eslinga, que puede significar daño por luz solar, ultravioleta o daño químico.

4.6.8 Reparaciones menores

Para reparaciones a las naves atracadas o fondeadas deberán contar con la autorización de la autoridad marítima y de la sociedad portuaria. Para determinar la clase de reparación que puede realizarse, debe informar por escrito a la Sociedad Portuaria y a la autoridad marítima todas las especificaciones del trabajo a realizar y esperar hasta que sea aprobado para iniciar los respectivos trabajos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La sociedad portuaria se reserva el derecho de permitir o no las reparaciones. Las reparaciones deberán hacerse con operadores portuarios autorizados, registrados ante la sociedad portuaria y deberán cumplir con los procedimientos de trabajo en caliente, altura y espacios confinados (entre otros).

4.6.9 Aprovisionamiento y Useria

Los Agentes Marítimos que requieran solicitar servicios adicionales a las Motonaves deberán hacerlo coordinarlo con la sociedad portuaria a través de los procedimientos establecidos.

Deberá informar Nombre y apellido de la persona del agente que estará coordinando el servicio a solicitar, motonave, Operador Portuario nominado.

El Agente Marítimo debe tomar en cuenta que el operador que escoja debe encontrarse autorizado por la sociedad portuaria para prestar el servicio que solicita para la motonave.

Debe describir el servicio solicitado y las fechas en las cuales se prestara.

Así mismo deberá cumplir con el control de acceso de personal y cumplir las reglas establecidas en el presente reglamento.

4.6.10 Recibo y suministro de lastre

Requisitos para la prestación del servicio

Las operaciones de recibo o suministro de lastre a naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Estos servicios deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Para el caso de recibo de lastre el operador portuario deberá aplicar las directrices impartidas por la OMI (convenio de gestión de aguas de lastre) sobre la recepción de sedimentos D1 y de muestreo de agua D2.

Los operadores deben cumplir con las obligaciones descritas en el numeral 1.5.1.6. Obligaciones de Operadores de Suministro de Combustible y Operadores de Recepción de Lastres, Basuras y Desechos de Naves. Así mismo deben cumplir a cabalidad con la normatividad vigente que haya expedido la autoridad marítima.

Solicitud y autorización del servicio

La solicitud del servicio, debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que 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 por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, 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.

Responsabilidades y control del servicio

1.1.1.1

1.1.1.2 Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación, el Operador Portuario 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 Portuario y la Sociedad Portuaria solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

Evaluación de Riesgos

Antes de comenzar el servicio, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Peritazgo

En caso de ser solicitadas por la autoridad marítima, el servicio debe estar asistido por un inspector 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 Portuario debe realizar, en presencia de la Sociedad Portuaria, una medición al comienzo y al final de las operaciones para determinar la cantidad de lastre entregado o recibido según corresponda.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de lastre entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

4.6.11 Suministro de combustible

Requisitos para la prestación del servicio

Las operaciones de suministro de combustible de naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Los servicios de suministro y/o retiro de combustible de naves deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Los tipos de combustibles que se suministran a las embarcaciones en la terminal son los autorizados y verificados por la autoridad marítima en presencia del inspector de la capitanía de puerto asignado para cada operación.

Solicitud y autorización del servicio

La solicitud del servicio de suministro y/o retiro de combustible, debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que 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 por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido todos los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la Instalación Portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio. En caso de incendio se procederá de acuerdo con lo establecido en el Plan de Emergencia de la Sociedad Portuaria.

Responsabilidades y control del servicio

1.1.1.3

1.1.1.4 Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de suministro y/o retiro de combustible de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria 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, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Peritazgo

Todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, deben estar asistidas por un inspector 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 Portuario debe realizar, en presencia de la Sociedad Portuaria, 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 Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria 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 Portuario y el capitán de la nave.

Transferencia y control durante el suministro y/o retiro de combustible.

Durante la operación de suministro y/o retiro de combustible de la nave el Operador Portuario debe cumplir lo siguiente:

- El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro o retiro.
- En caso de necesitarse herramientas manuales para desconexión de los equipos, éstas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Se encuentra prohibido fumar a bordo del equipo que presta el servicio.
- Al finalizar el servicio, se deben desconectar correctamente todos los equipos, realizando una inspección final, evitando derrames de producto a la bahía.
- Para las áreas próximas a la operación de bombeo y recepción de combustible, el Operador Portuario debe garantizar que sus equipos son Explosión-proof.
- 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 (ISGOTT).
- 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 Bunkering (transferencia de hidrocarburo para uso de maquinaria principal y/o Auxiliar) 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.

La sociedad portuaria como titular de la licencia ambiental es responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA sobre las contingencias ambientales, sin perjuicio de la responsabilidad que le corresponda a los operadores que hayan prestado el servicio en el cual se presentó la contingencia.

4.6.12 Servicio de lancha

No aplica para la sociedad portuaria

4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos.

Requisitos para la prestación del servicio

Las operaciones de recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Los servicios de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

La disposición final de los desechos deberá hacerse conforme a las normas vigentes que dicte la autoridad competente.

Los operadores portuarios deberán usar los formatos normalizados establecidos por la OMI MEPC 1/Circ 834 en los apéndices 2 y 3. La sociedad portuaria podrá realizar la verificación de dichos formatos.

Solicitud y autorización del servicio

La solicitud del servicio de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que 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 por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, 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. En caso de incendio se procederá de acuerdo con lo establecido en el Plan de Emergencia de la Sociedad Portuaria.

Así mismo, no se autoriza la recepción de desechos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos) en la instalación de recepción de residuos de la terminal descrita en el numeral 3.14.

Responsabilidades y control del servicio

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria 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, aceites, aguas grises y aguas de sentinas, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Peritazgo

Todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, deben estar asistidas por un inspector 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 Portuario debe realizar, en presencia de la Sociedad Portuaria, 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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

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 Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria 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 Portuario y el capitán de la nave.

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

Durante la operación de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de la nave el Operador Portuario debe cumplir lo siguiente:

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

4.6.14 Recepcion de residuos sólidos

Requisitos para prestación del servicio

El servicio de recepción de residuos sólidos de naves debe ser prestado por Operadores Portuarios registrados y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

La disposición final de los desechos deberá hacerse conforme a las normas vigentes que dicte la autoridad competente.

Los operadores portuarios deberán usar los formatos normalizados establecidos por la OMI MEPC 1/Circ 834 en los apéndices 2 y 3. La sociedad portuaria podrá realizar la verificación de dichos formatos.

Solicitud y autorización del servicio de recepción de residuos sólidos

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

La solicitud de servicio de recepción de residuos sólidos de naves debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que 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 por al Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La Sociedad Portuaria puede no autorizar el servicio de recepción de residuos sólidos de naves cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido 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 la recepción de desechos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos) en la instalación de recepción de residuos de la terminal descrita en el numeral 3.14.

Responsabilidades y control del servicio de recepción de residuos sólidos

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de recepción de residuos sólidos de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave que entrega y el equipo que recibe.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria 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 Portuario debe realizar una evaluación de riesgos suficiente para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y los medios respectivos para evitarlos.

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 Sociedad Portuaria, 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 Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de productos o desechos recibidos de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario 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 Portuario 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.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- Se encuentra prohibido fumar a bordo de las motonaves que prestan el servicio.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Todas las operaciones deben cumplir con las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.
- Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.

4.6.15 Servicio de Vigilancia

El servicio de vigilancia de embarcaciones será coordinado por cada agente o armador de la nave.

La sociedad portuaria permitirá el ingreso del personal de vigilancia cumpliendo los procedimientos de ingreso de personal.

4.6.16 Servicios públicos

La Sociedad Portuaria podrá suministrar agua potable y energía a las naves e instalar contadores o, en su defecto, establecer la forma de medida y cobro de éstos servicios

4.6.16.1 Suministro de agua potable

Este procedimiento se aplica para todas las embarcaciones que soliciten el servicio de suministro de agua potable, bien sea de manera directa de los registros del acueducto, o a través de los tanques de almacenamiento de agua.

Responsabilidades

La Sociedad portuaria es el responsable de prestar el servicio de suministro de agua potable a embarcaciones, teniendo en cuenta los requisitos, criterios y controles establecidos por la Organización para garantizar la seguridad integral en todas las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por las entidades legales y reguladoras.

Es de su responsabilidad la coordinación de los equipos y el personal necesario para y durante la prestación del servicio. Así como, de llevar el control y registro de la cantidad de agua suministrada para su facturación respectiva.

Debe velar que se almacene y conserve debidamente, la información y documentos que respaldan las actividades realizadas y el servicio prestado, para su consulta posterior.

Generalidades

La solicitud de Suministro de Agua potable es comunicada al área de Operaciones por el representante de la embarcación.

En el caso de una motonave, la solicitud es comunicada por la Agencia Marítima en el anuncio de su arribo. A su vez, la sociedad portuaria se encarga de informar a los involucrados en la atención del servicio: el nombre de la Motonave, sitio de atraque, cantidad solicitada, hora de atraque y zarpe de la motonave.

La sociedad portuaria establecerá responsables para el encendido, control de presión y apagado de las motobombas de los tanques de almacenamiento para el suministro de agua.

La sociedad portuaria establecerá los lugares y tomará las debidas precauciones de señalización para no interferir con la operación de la motonave.

Preparación para el suministro del agua

Antes de la entrega de agua se deberá limpiar internamente la tubería.

Toma de lecturas inicial y final del contador

En la toma de lecturas inicial y final del contador debe estar presente el primer oficial o quien delegue el capitán de la nave, con el fin de verificar la cantidad suministrada y que confirme la finalización del servicio.

Cuando el proceso de suministro afecta la programación del muelle, la sociedad portuaria tiene la facultad de suspender el servicio de suministro de agua.

4.6.16.2 Electricidad

Fijos

Dos puntos de conexión para remolcadores ubicados en el muelle sur y norte.

Nivel de tensión: 220 VAC, trifásico.

Capacidad Corriente: 32 Amperios.

Frecuencia: 60 Hz.

Móviles

Para los demás muelles, al costado del buque se podrá instalar un Power Pack (planta), a un nivel de tensión 440 VAC, trifásico, potencia 475 kW, 60 Hz.

Responsabilidades

La Sociedad portuaria es el responsable de prestar el servicio de suministro de energía a embarcaciones, teniendo en cuenta los requisitos, criterios y controles establecidos por la Organización para garantizar la seguridad integral en todas las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por las entidades legales y reguladoras.

Es de su responsabilidad la coordinación de los equipos y el personal necesario para y durante la prestación del servicio. Así como, de llevar el control y registro de la cantidad de energía suministrada para su facturación respectiva.

Debe velar que se almacene y conserve debidamente, la información y documentos que respaldan las actividades realizadas y el servicio prestado, para su consulta posterior.

Generalidades

La solicitud de Suministro de energía potable es comunicada al área de Operaciones por el representante de la embarcación.

En el caso de una motonave, la solicitud es comunicada por la Agencia Marítima en el anuncio de su arribo. A su vez, la sociedad portuaria se encarga de informar a los involucrados en la atención del servicio: el nombre de la Motonave, sitio de atraque, cantidad solicitada, hora de atraque y zarpe de la motonave.

La sociedad portuaria establecerá los controles de voltaje y corriente para el suministro..

La sociedad portuaria establecerá los lugares y tomará las debidas precauciones de señalización para no interferir con la operación de la motonave.

Toma de lecturas inicial y final del contador

En la toma de lecturas inicial y final del contador debe estar presente el primer oficial o quien delegue el capitán de la nave, con el fin de verificar la cantidad suministrada y que confirme la finalización del servicio.

Cuando el proceso de suministro afecte la programación del muelle, la sociedad portuaria tiene la facultad de suspender el servicio de suministro de agua

4.6.17 Fumigación

Toda fumigación dentro de las embarcaciones debe ser informada previamente a la Sociedad Portuaria. La Sociedad portuaria se reserva el derecho de permitir o no la fumigación por razones de seguridad. Estas fumigaciones deberán hacerse con operadores portuarios autorizados, registrados ante la sociedad portuaria y deberán cumplir con los procedimientos de seguridad.

Toda fumigación deberá contemplar un procedimiento de informe, registro y control de acceso al área fumigada.

4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos

Los aparejos que se alquilen deberán tener vigentes un certificado de inspección de calidad vigente, expedido por una casa clasificadora o su equivalente.

4.6.19 Inspección.

Inspección a las naves y a la carga

Antes de iniciar y durante las operaciones de cargue o descargue, la Sociedad Portuaria puede efectuar una inspección a la nave con el propósito de revisar el estado general de los cargamentos, condiciones y elementos de seguridad y los equipos de manipulación de carga. Igualmente, supervisa el cumplimiento de los rendimientos establecidos en la reunión preoperativa.

El Capitán de la nave o su representante debe entregar la carga sin señales de daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido. En caso contrario, la Sociedad Portuaria dejará constancia de este hecho y elevará la protesta correspondiente

Inspecciones subacuáticas

En el caso de inspecciones subacuáticas que requieren del uso de buzos, el Operador Portuario debe contar con las licencias legales que establezca la normatividad colombiana y con el equipo que exige el ejercicio profesional de esta actividad.

Las actividades subacuáticas solo se realizan en horario diurno y solo se autorizan en parejas de buzos, por ningún motivo se autorizará el ingreso de un solo buzo, así mismo el operador que presta el servicio, debe tener un plan de emergencias donde se disponga de una pareja de buzos en el muelle con capacidad de rescatar o auxiliar a los primeros.

Las maniobras de buceo se realizan en estricta coordinación con la nave, la cual debe izar la bandera Alfa del Código Internacional de Señales y colocar en los mandos de máquinas la respectiva tarjeta de bloqueo donde se indica que hay personal realizando actividades subacuáticas.

4.7 Servicios a los Pasajeros

No aplica para esta sociedad portuaria

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

4.8 Servicios a la carga

La operación portuaria consiste en la transferencia de cargas desde el muelle hacia el barco y viceversa; y las operaciones complementarias que esto exige como son almacenamiento, consolidación y desconsolidación de contenedores, carga general, graneles sólidos, líquidos, operación y servicios terrestres a todo tipo de carga, y en general todas las correlacionadas al servicio de un terminal marítimo multipropósito.

La sociedad portuaria podrá desarrollar servicios nuevos a la carga según lo exija la dinámica portuaria.

Regulación de servicios a la carga.

Los servicios 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 a la carga deben ser autorizadas por la Sociedad Portuaria, para efectos de su coordinación y procedimiento de seguridad.

La Sociedad Portuaria dispone de procedimientos de organización, tales como sistemas de turnos, franjas de horarios de atención, etc., para los servicios a la carga que permiten el uso eficiente de los recursos de la Instalación Portuaria, con aplicación de las tarifas vigentes y las medidas de seguridad integral necesarias.

El usuario, importador o exportador o quien lo represente debe solicitar a la Sociedad Portuaria, con un mínimo de 24 horas de anticipación, la autorización para realizar las operaciones de transferencia de su carga.

La Sociedad Portuaria programa y coordina las operaciones de transferencia marítima y terrestre, almacenamiento y demás servicios asociados a la carga.

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías.

Ningún Operador Portuario puede manipular carga para la cual no ha sido autorizado. Los procedimientos para la manipulación de carga del Operador Portuario deben ajustarse siempre a las normas de seguridad integral de la Sociedad Portuaria.

No obstante, en todos los casos, el Operador Portuario a cargo de la manipulación es responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados.

4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo.

El capitán de la nave es responsable por establecer el plan de cargue/descague seguro para mantener la estabilidad de la embarcación.

Previo al arribo de la motonave, el operador portuario y el agente naviero realizan la programación de operación de acuerdo a las ventanas de tiempo establecidas. Toda carga que se embarque o se desembarque debe estar debidamente documentada ante la sociedad portuaria.

Las operaciones deben llevarse a cabo con equipos especializados según el tipo de carga para minimizar los riesgos y aumentar la productividad del terminal.

4.8.3. Usería /Estiba /Desestiba.

El agente marítimo debe solicitar autorización a la sociedad portuaria, para que a través de un operador portuario registrado se programen las actividades de usería. La sociedad portuaria establecerá el horario y el

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

operador portuario deberá cumplir con los procedimientos dispuestos para control de acceso y prestará el servicio.

El operador portuario nominado debe suministrar el servicio de estiba y ubicación de los contenedores y carga al interior de la embarcación de acuerdo al plan. Este debe cumplir con las normas de seguridad establecidas en este reglamento.

El capitán de la embarcación es responsable de controlar que el plan de cargue este de acuerdo al plan y velar por la estabilidad de la nave. Cualquier novedad que represente un riesgo para la navegación deberá ser informada inmediatamente por el capitán de la nave para tomar los correctivos pertinentes.

Al final de la operación el capitán de la nave recibirá a satisfacción la estiba de la carga.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras.

Los servicios de inspección deben ser autorizados por la sociedad portuaria y se programarán de acuerdo a la capacidad de la instalación.

Si durante la inspección la autoridad o dueño de la carga requiere tomar muestras, debe presentar a la sociedad portuaria los documentos de la autoridad o del dueño que soliciten la muestra. Para control interno la sociedad portuaria puede solicitar la firma de una constancia de retiro de muestra.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías.

La Sociedad Portuaria determina el área y horarios en que pueden realizarse las operaciones de inspección a la carga embalada en contenedores. Está prohibida la apertura de contenedores en sitios diferentes a los autorizados por la Sociedad Portuaria.

El traslado, apertura y cierre de contenedores se hace conforme a los horarios y demás instrucciones que al respecto imparta la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria en coordinación con las autoridades nacionales, determina los procedimientos de inspección de carga que favorezcan la seguridad y agilidad de los procesos de exportación y nacionalización de mercancías.

4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja.

El trimado es responsabilidad del capitán de la nave. Dado que la estabilidad de la embarcación cambia con la operación de cargue y descargue, el capitán del buque debe operar sus sistemas de estabilidad para mantener la seguridad de la embarcación. Cualquier novedad durante el cargue o descargue deberá ser informada inmediatamente a la sociedad portuaria.

El operador portuario nominado para el trincado de la motonave es responsable asegurar la carga usando barras, twist locks, pencas, grilletes, etc. Este debe cumplir con las normas de seguridad establecidas en este reglamento

Por otra parte el operador portuario debe suministrar el servicio de identificación de carga y contenedores y reportar novedades en caso de inconsistencias con la información documentada.

Al final de la operación el capitán de la nave recibirá a satisfacción la trunca de la carga

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

4.8.7. Manejo y reubicación.

La sociedad portuaria puede realizar reubicación de la carga en bodega o en el patio de contenedores para mantenimiento de áreas y organización

Las reubicaciones solicitadas por los agentes o por los clientes deben ser autorizadas por la sociedad portuaria y generan cargos a tarifas vigentes.

4.8.8. Servicio a los contenedores.

Servicio a contenedores secos

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios a contenedores

- Llenado o vaciado de carga
- Inspección y clasificación de contenedores.
- Interchange
- Almacenamiento
- Cargue y descargue a buques y camiones
- Movilizaciones
- Movilización para inspección por escáner o inspección física.
- Roll over
- Entrega de contenedor vacío con numeración específica
- Servicio de asistencia técnica
- Forrado de contenedores en papel o plástico

Servicio a contenedores refrigerados

Todo contenedor refrigerado de Importación o de trasbordo debe ser anunciado por el Agente Marítimo mediante el documento de transporte, BL o Conocimiento de Embarque, especificando sus características y condiciones especiales de manejo.

En el caso de contenedores de exportación debe ser anunciado en el documento de autorización de ingreso a la Instalación Portuaria.

La Sociedad Portuaria presta el servicio a contenedores refrigerados bajo las siguientes condiciones:

- La conexión de energía para un contenedor refrigerado se realiza si el Agente Marítimo o el cliente así lo manifiesta expresamente a la Sociedad Portuaria. Se entiende para este fin, que si el BL indica que el contenedor tiene una temperatura específica, se conectará a su descargue de la nave y en caso de requerirse su desconexión, el usuario deberá hacer los trámites correspondientes con posterioridad a la descarga del contenedor. De la misma manera, si el documento de autorización de ingreso del contenedor indica que éste tiene una temperatura específica, se conectará una vez sea descargado del camión.
- El servicio de energía a contenedores refrigerados sólo incluye traslado al módulo de refrigerados, y/o conexión a una fuente de energía y el suministro continuo de ésta.
- El servicio de energía no comprende en ningún caso la calibración de temperatura de la unidad de refrigeración; ésta debe ser realizada por la línea naviera o el consignatario del contenedor refrigerado, sin perjuicio de que pueda ser contratada con la Sociedad Portuaria.
- El suministro de energía al contenedor refrigerado es facturado desde su conexión hasta el momento de su desconexión.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Salvo que exista una contratación particular, la Sociedad Portuaria no está obligada a verificar la temperatura del contenedor refrigerado en su arribo a la Instalación Portuaria ni durante el tiempo que se encuentre en el módulo de refrigerados.
- Cuando el Agente Marítimo o el consignatario del contenedor solicita la desconexión de un contenedor del módulo de refrigerados de la Sociedad Portuaria, el contenedor es trasladado a una nueva ubicación. Los costos generados por la desconexión y nueva ubicación del contenedor son facturados por la Sociedad Portuaria.
- Quien solicite la desconexión del contenedor refrigerado se hace responsable por los efectos que esto pueda tener sobre la carga almacenada en su interior.
- De manera particular y en casos concretos, la Sociedad Portuaria puede realizar acuerdos comerciales con los clientes para el servicio de supervisión de temperatura de los contenedores refrigerados, sin que lo anterior se entienda como responsabilidad general.
- A menos de que exista un recibido por escrito, la sociedad portuaria no recibe partes de contenedores refrigerados vía marítima ni terrestre, por tanto no es responsable por falta de piezas o cables al interior del contenedor.

4.8.9. Embalaje y reembalaje.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Embobinado Pallet
- Apertura y cierre de pallets, cajas, atados etc, para inspección.
- Empaque primario o secundario

4.8.10. Pesaje /Cubicaje.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Peso VGM (Peso bruto verificado) para contenedores
- Repeso de contenedores y carga suelta

4.8.11. Marcación y rotulación.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Etiquetado. (las tarifas pueden variar según las cantidades)

4.8.12. Almacenaje y/o almacenamiento de mercancías.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Almacenaje bajo techo y descubierta de carga suelta.
- Almacenaje de carga peligrosa
- Almacenaje de vehículos y carga rodante.

4.8.13. Porteo de la carga o transporte terrestre.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Porteo de vehículos.

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Llenado o vaciado de contenedores consolidados.

4.8.15. Cadenas de frío.

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Llenado o vaciado de contenedores refrigerados en cuartos fríos.
- Inspección de contenedores refrigerados en cuartos fríos

4.8.16. Otros

En la sociedad portuaria se prestan, entre otros, los siguientes servicios

- Toma de registro fotográfico
- Recibo / entrega de vehículos
- Lavado de vehículos
- Toma improntas vehículos
- Suministro de Energía
- Cambio de modalidades, correcciones, duplicados
- Tramites por fuera de cutoff
- Suministro de montacargas, reach stacker, grúa

CAPÍTULO V PROTOCOLOS Y PROCEDIMIENTOS

5.1 Protocolo de maniobras

A continuación, se realiza una descripción general de las maniobras que deberán llevarse a cabo para atraque y zarpe del terminal. En todo momento, deben leerse como una indicación general para los capitanes, pilotos y remolcadores en pro de salvaguardar la seguridad de la bahía y del terminal. Las recomendaciones no exoneran al capitán, pilotos y remolcadores de su responsabilidad de planear y ejecutar las maniobras con el mayor margen de seguridad posible, teniendo en cuenta las características del buque y condiciones climáticas. Por otra parte los capitanes, pilotos y remolcadores son responsables de estar actualizados y tener para consulta las últimas batimetrías y avisos a los navegantes publicados por la DIMAR.

PARA REFERENCIA, SE INCLUYE LISTA CON POSICIONES DE BOYAS

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)	NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)	NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)
Boya de Aguas Seguras	10° 19.12' 75° 35.94'	Boya SS	10° 19.97' 75° 31.62'	Boya No. 26	10° 20.84' 75° 31.09'
Boya No. 1	10° 19.08' 75° 35.33'	Enfilación de Bocachica B"	10° 19.25' 75° 30.53'	Boya No. 27	10° 21.34' 75° 31.96'
Boya No. 2	10° 18.89' 75° 35.35'	Boya de Peligro Aislado "Polvancines"	10° 21.07' 75° 32.16'	Boya No. 28	10° 21.50' 75° 31.20'
Boya No. 3	10° 19.00' 75° 35.09'	Boya TI	10° 22.00' 75° 31.26'	Boya No. 29	10° 21.85' 75° 32.19'
Boya No. 4	10° 18.91' 75° 35.12'	Boya No. 17	10° 19.88' 75° 32.75'	Boya No. 30	10° 21.89' 75° 31.38'
Boya No. 5	10° 19.01' 75° 34.64'	Boya No. 18	10° 19.20' 75° 32.45'	Boya No. 31	10° 22.09' 75° 32.67'
Boya No. 6	10° 18.93' 75° 34.84'	Boya No. 19	10° 18.16' 75° 32.44'	Boya No. 32	10° 22.72' 75° 32.99'
Boya No. 7	10° 19.04' 75° 34.50'	Boya No. 20	10° 19.83' 75° 31.08'	Boya No. 33	10° 23.45' 75° 32.61'
Boya No. 8	10° 18.89' 75° 34.58'	Boya No. 21	10° 19.20' 75° 31.44'	Boya No. 34	10° 23.59' 75° 32.39'
Boya No. 9	10° 19.06' 75° 34.34'	Boya No. 22	10° 20.11' 75° 31.06'	Boya No. 35	10° 23.64' 75° 32.67'
Boya No. 10	10° 18.96' 75° 34.33'	Boya SN	10° 20.87' 75° 31.60'	Boya No. 36	10° 23.77' 75° 32.65'
Boya No. 11	10° 19.09' 75° 33.93'	Boya No. 23	10° 20.50' 75° 31.99'	Boya No. 37	10° 23.79' 75° 32.40'
Boya No. 12	10° 18.85' 75° 33.78'	Boya No. 24	10° 20.42' 75° 31.78'	Boya No. 38	10° 23.71' 75° 32.32'
Boya No. 13	10° 19.41' 75° 33.38'	Boya No. 25	10° 20.90' 75° 31.95'	Boya No. 39	10° 23.89' 75° 32.36'
Boya No. 15	10° 19.63' 75° 33.00'	Enfilación No. 2	10° 23.31' 75° 31.83'	Boya No. 40	10° 23.84' 75° 32.21'
NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)	Boya E2	10° 23.58' 75° 34.25'	Boya No. 41	10° 23.71' 75° 32.74'
Boya No. 45	10° 24.39' 75° 33.00'	Boya E1	10° 23.40' 75° 34.24'	Boya No. 42	10° 23.83' 75° 32.68'
Boya VN	10° 23.89' 75° 32.95'			Boya No. 43	10° 24.00' 75° 33.00'
Boya VS	10° 23.62' 75° 32.49'				
Boya No. 48	10° 24.71' 75° 32.70'				
Enfilación No. 1	10° 23.36' 75° 31.83'				

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

La boya de mar, referencia para ingresar a la Bahía de Cartagena se encuentra en Latitud : 10° 19.125' Norte y Longitud : 75° 35.948' Oeste. Aproximadamente a 400 metros al sur de la boya de mar se encuentra la posición autorizada por la Dirección General Marítima para el embarque y desembarque de los pilotos prácticos, en la posición: Latitud 10° 18.9' Norte y Longitud 075° 35.9' Oeste.

Desde posición de embarque del piloto hasta boya "11" se navegarán 2.0 millas náuticas al rumbo 088° con el abatimiento necesario para contrarrestar la intensidad y dirección tanto de viento como de la corriente, los cuales afectan el paso del buque por el canal.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Desde boya "11" hasta posición de cambio de rumbo en boya cardinal sur del Banco Santa Cruz se navegarán 2.44 millas náuticas en rumbo 071.0º. Seguidamente, desde la boya cardinal sur del Banco Santa Cruz hasta la posición para cambio de rumbo en la boya "21" se navegará 933 metros al rumbo 010.6º.

Es recomendable una vez se haya sobrepasado la boya "21" disminuir la potencia de la máquina a "MEDIA MAQUINA AVANTE" o su equivalente en los buques equipados con "PITCH PROPELLER" o "HELICE DE PASO VARIABLE".

Se seguirá navegando desde la posición para cambio de rumbo en la boya "21" hasta la posición para cambio de rumbo en la boya "30" 1.94 millas náuticas al rumbo 343.7º.

Desde este punto, se navegará rumbo 065º aproximadamente 1.04 millas náuticas, para ingresar al canal de acceso a la dársena de maniobras de CONTECAR. Es altamente recomendable que en este sector la velocidad no supere los 5 nudos SOG

El capitán deberá establecer la cantidad de remolcadores para su maniobra cumpliendo con las tablas descritas en el numeral 4.6.3.1. Estándares mínimos seguridad para el servicio de remolcador y numeral 4.6.3.2 Cantidad mínima de remolcadores por maniobra.

El capitán del buque deberá asegurar los remolcadores antes de ingresar a los canales de acceso o durante su tránsito, de acuerdo su criterio y necesidades de maniobra.

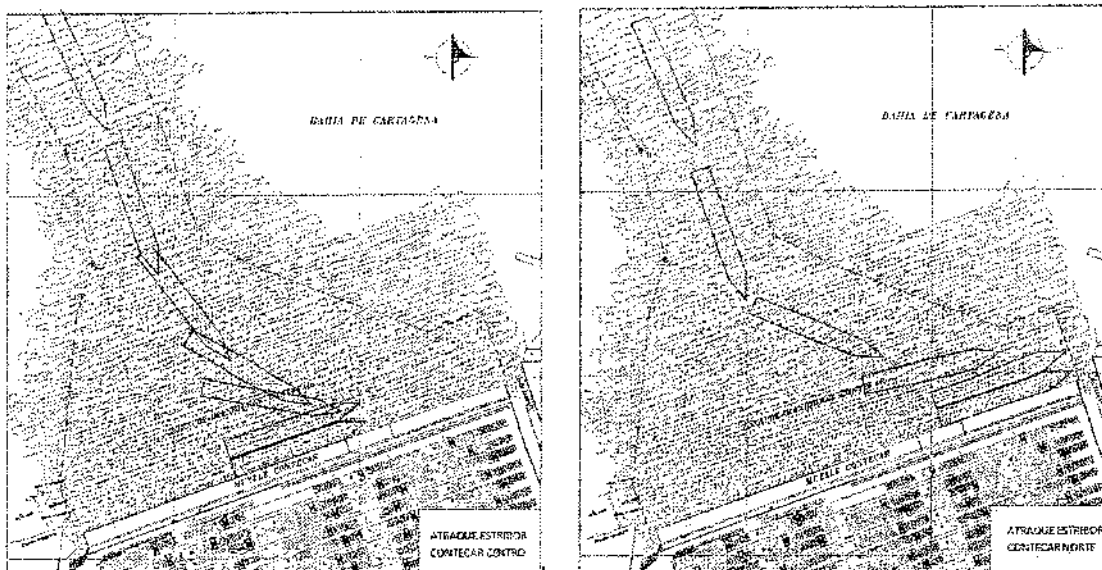
5.1.2. Maniobra de atraque

Parte norte y centro del muelle

Por estribor

El buque debe ingresar al canal de acceso a la dársena de maniobras de CONTECAR a una velocidad SOG no superior a 5 nudos con los remolcadores asegurados por babor a proa y popa y centrado en el canal. Deberá establecer el rumbo adecuado de acuerdo a la posición y costado de atraque asignado. Se deberán dar las ordenes de timón, máquina, remolcadores y hélice transversal para que el buque vaya cayendo suavemente hacia babor una vez haya quedado libre de las boyas "R-6" y "G-7". En este punto el buque deberá tener una velocidad SOG no mayor de 2 nudos y continuará con su viada disminuyendo la velocidad hasta llegar completamente paralelo a muelle. A una distancia mínima al muelle de 60 metros, se recomienda que la velocidad SOG lateral de cierre a muelle no sea superior a 0.3 nudos y deberá disminuir poco a poco para que el buque llegue a hacer contacto con las defensas completamente paralelo (velocidad SGO 0,0 nudos).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

Por babor

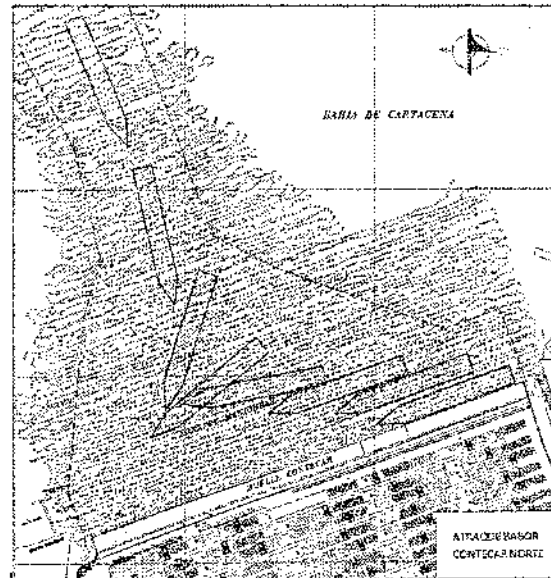
El buque debe ingresar al canal de acceso a la dársena de maniobras de CONTECAR a una velocidad SGO no superior a 5 nudos con los remolcadores asegurados por estribor a proa y popa y centrado en el canal. Deberá establecer el rumbo adecuado de acuerdo a la posición y costado de atraque asignado. Se deberán dar las ordenes de timón, máquina, remolcadores y hélice transversal para que el buque vaya cayendo suavemente hacia estribor una vez haya quedado libre de las boyas "R-6" y "G-7".

En este punto el buque deberá tener una velocidad SOG no mayor de 2 nudos avante. Igualmente deberá hacer uso de la máquina para dar marcha atrás durante su aproximación a la posición final de atraque. El buque debe ir disminuyendo la velocidad hasta llegar completamente paralelo a muelle. A una distancia mínima al muelle de 60 metros, se recomienda que la velocidad SOG lateral de cierre a muelle no sea superior a 0.3 nudos y deberá disminuir poco a poco para que el buque llegue a hacer contacto con las defensas completamente paralelo (velocidad SGO 0,0 nudos).

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



Parte sur del muelle

Por estribor

El buque debe ingresar al canal de acceso a la dársena de maniobras de CONTECAR a una velocidad SOG no superior a 5 nudos con los remolcadores asegurados por babor a proa y popa y centrado en el canal. Deberá establecer el rumbo adecuado de acuerdo a la posición y costado de atraque asignado. Se deberán dar las ordenes de timón, máquina, remolcadores y hélice transversal para que el buque vaya cayendo suavemente hacia babor una vez haya quedado libre de las boyas "R-6" y "G-7".

En este punto el buque deberá tener una velocidad SOG no mayor de 2 nudos avante. Igualmente deberá hacer uso de la máquina para dar marcha atrás durante su aproximación a la posición final de atraque. El buque debe ir disminuyendo la velocidad hasta llegar completamente paralelo a muelle. A una distancia mínima al muelle de 60 metros, se recomienda que la velocidad SOG lateral de cierre a muelle no sea superior a 0.3 nudos y deberá disminuir poco a poco para que el buque llegue a hacer contacto con las defensas completamente paralelo (velocidad SGO 0,0 nudos).

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



Por Babor

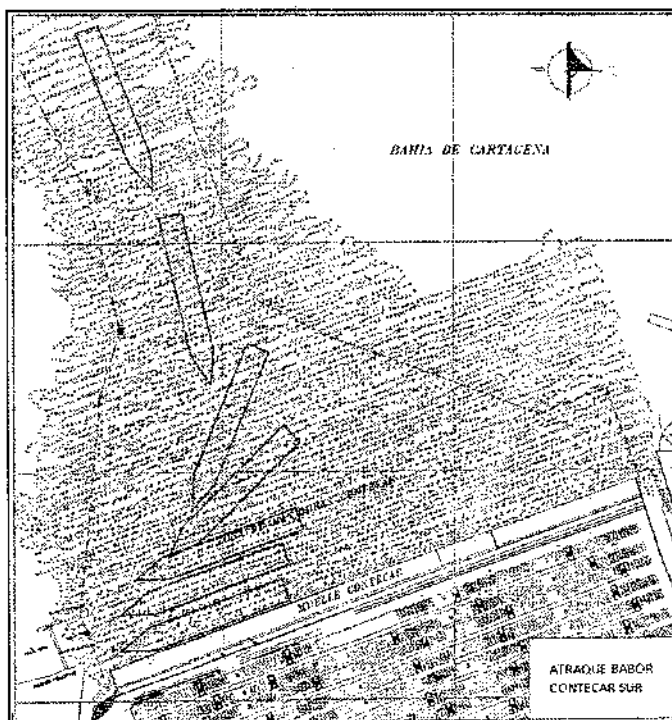
El buque debe ingresar al canal de acceso a la dársena de maniobras de CONTECAR a una velocidad SGO no superior a 5 nudos con los remolcadores asegurados por estribor a proa y popa y centrado en el canal. Deberá establecer el rumbo adecuado de acuerdo a la posición y costado de atraque asignado. Se deberán dar las ordenes de timón, máquina, remolcadores y hélice transversal para que el buque vaya cayendo suavemente hacia estribor una vez haya quedado libre de las boyas "R-6" y "G-7".

En este punto el buque deberá tener una velocidad SOG no mayor de 2 nudos y continuará con su viada disminuyendo la velocidad hasta llegar completamente paralelo a muelle. A una distancia mínima al muelle de 60 metros, se recomienda que la velocidad SOG lateral de cierre a muelle no sea superior a 0.3 nudos y deberá disminuir poco a poco para que el buque llegue a hacer contacto con las defensas completamente paralelo (velocidad SGO 0,0 nudos).

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



Posición de atraque para los duques de alba

El buque debe ingresar al canal de acceso a la dársena de maniobras de CONTECAR a una velocidad SOG no superior a 5 nudos con los remolcadores asegurados por estribor a proa y popa y centrado en el canal. Deberá establecer el rumbo adecuado de acuerdo a la posición y costado de atraque asignado. Se deberán dar las ordenes de timón, máquina, remolcadores y hélice transversal para que el buque vaya cayendo suavemente hacia estribor una vez haya quedado libre de las boyas "R-6" y "G-7".

En este punto el buque deberá tener una velocidad SGO no mayor de 1,5 nudos y continuará con su viada disminuyendo la velocidad. Estando en paralelo, a una distancia mínima de 150 metros a los duques de alba y a una distancia mínima de 80 metros a su posición final de amarre, la velocidad resultante de acercamiento no deberá ser superior a 0.4 nudos. (La velocidad SOG en marcha atrás no debe superar 0,8 nudos)

A una distancia mínima al muelle de 30 metros, se recomienda que la velocidad SOG lateral de cierre a muelle no sea superior a 0.2 nudos y deberá disminuir poco a poco para que el buque llegue a hacer contacto con las defensas de los duques de alba completamente paralelo (velocidad SGO 0,0 nudos).

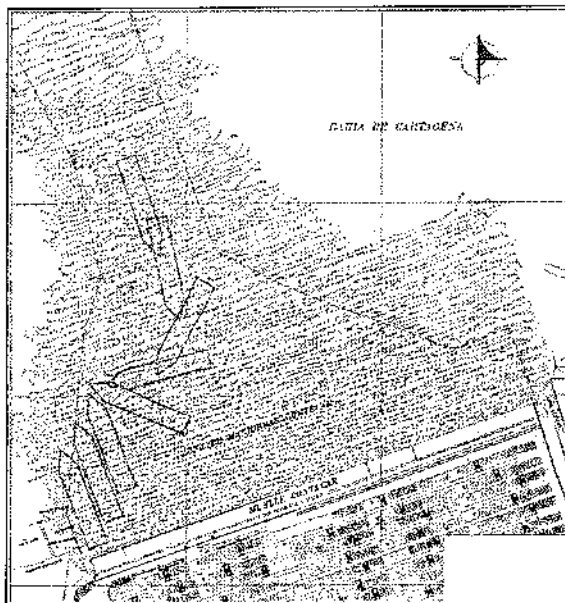
Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

El piloto deberá coordinar el apoyo de un bote o lancha pasa cabos para los casos en los cuales que haga uso de las piñas de amarre y/o boya de amarre

Es recomendable que una vez se encuentren las líneas spring de popa y proa colocadas en sus bitas y trabajando, llevar suavemente con la potencia de los winches el buque a posición hasta que la popa quede a una distancia 15 metros (Depende de la rampa del buque) de la línea del muelle sur de CONTECAR.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



5.1.3. Maniobra de amarre

La sociedad portuaria proveerá la información necesaria para que el capitán defina el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle según sus características.

La distancia mínima entre buques debe ser de 20 metros, sin embargo en caso de requerir distancias menores podrán ser autorizadas por la Sociedad Portuaria.

El muelle tiene la capacidad de amarrar al mismo tiempo más de una nave según sus dimensiones y características. Por lo anterior el esquema de amarre de cada nave o artefacto naval tendrá disponibles ya sea en el muelle (bitas, dolphin, boya de amarre) o en otra embarcación (buque o artefacto naval) puntos de amarre para hacer firmes LARGOS de proa y popa, puntos de amarre para hacer firmes SPRING y/o TRAVES de proa y popa. Así mismo, la cantidad y especificaciones de las líneas de amarre serán determinados y verificados por el capitán de la embarcación quien debe garantizar que su embarcación se amarre de manera segura.

5.1.4. Maniobra de zarpe

Una vez el piloto este a bordo del buque deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones actuales de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, y mediante comunicación previa con la Estación de Control Tráfico Marítimo de DIMAR, conocerá el tráfico marítimo a presentarse durante el tránsito de salida hacia boya de mar. Durante esta comunicación el piloto práctico informará a la Estación de Control Tráfico Marítimo la hora abordó, nombre del piloto práctico, nombre del buque, nombre del muelle, maniobra a realizar, calados del buque, nombre del remolcador (es) que asistirá (n) la maniobra y nombre de la empresa de pilotos prácticos.

Tan pronto el capitán y el piloto hayan finalizado el intercambio de información, una vez hayan convenido cual será el plan de maniobra y plan de navegación a realizar durante la maniobra de zarpe y tránsito de salida, y cuando no existan novedades en los sistemas de navegación, propulsión o gobierno y remolcador (es) asegurados con línea de remolcador, se procederá con el inicio de la maniobra.

El capitán deberá establecer la cantidad de remolcadores para su maniobra cumpliendo con las tablas descritas en el numeral 4.6.3.1. Estándares mínimos seguridad para el servicio de remolcador y numeral 4.6.3.2 Cantidad mínima de remolcadores por maniobra.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

El capitán deberá definir el esquema de desamarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este libre del muelle.

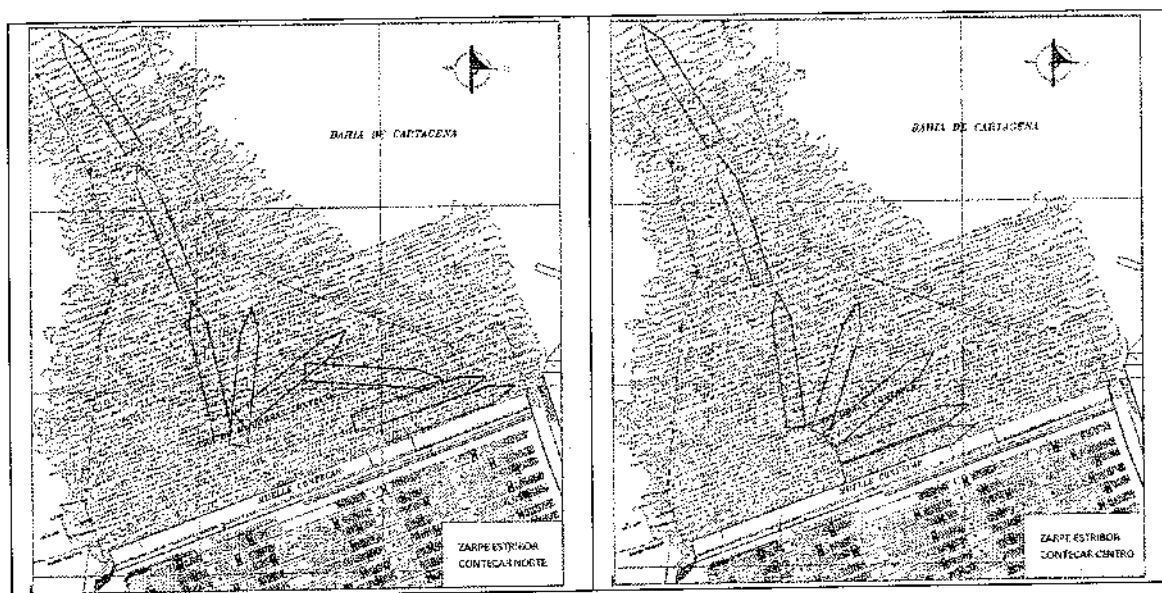
Parte norte y centro del muelle

Por estribor

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo. Se darán las ordenes correspondientes a los remolcadores y las hélices transversales para a despegar el buque de muelle en forma paralela. Cuando el buque se encuentre a una distancia mínima de 60 metros muelle en paralelo, se procede a abrir la popa hasta conseguir un ángulo entre 30 a 45 grados entre la línea de crujía del buque y la línea de muelle, dependiendo de su posición de atraque. Con el buque muerto (0,0 nudos SOG) alejado de las grúas pórtico y otros buques atracados, se dará marcha atrás hasta que el buque este centrado en la dársena de maniobra. En este momento se procede a girar hacia babor dando órdenes a los remolcadores y las hélices transversales para alinear el buque con el canal de salida de Contecar.

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

Una vez el buque este alineado con el canal de salida de Contecar se procede a dar máquina adelante. El capitán del buque debe determinar el momento adecuado para liberar a los remolcadores.



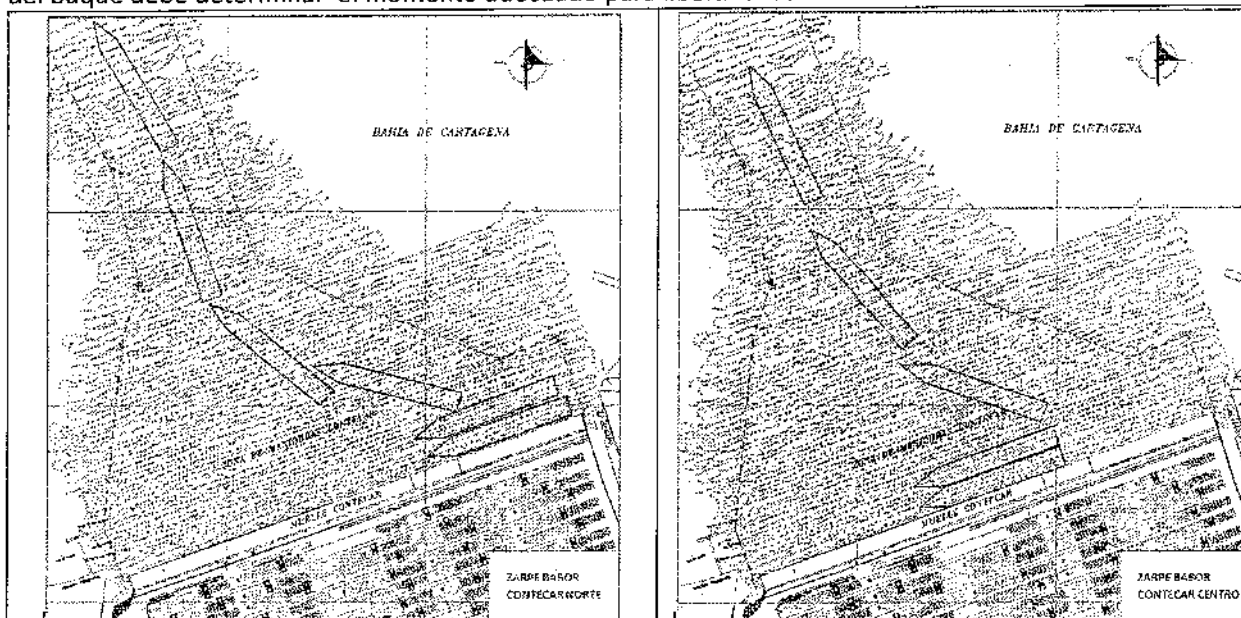
Por Babor

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo. Se darán las ordenes correspondientes a los remolcadores y las hélices transversales para a despegar el buque de muelle en forma paralela. Cuando el buque se encuentre a una distancia mínima de 60 metros en paralelo del muelle, se procede a abrir la proa hasta conseguir un ángulo entre 30 a 45 grados entre la línea de crujía del buque y la línea de muelle, dependiendo de su posición de atraque. Con el buque muerto (0,0 nudos SOG) alejado de las grúas pórtico y otros buques atracados, se dará marcha adelante hasta que el buque esté centrado en la dársena de maniobras. En este momento se procede a girar hacia estribor para alinear el buque con el canal de salida de Contecar.

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Una vez el buque este alineado con el canal de salida de Contecar se procede a dar máquina avante. El capitán del buque debe determinar el momento adecuado para liberar a los remolcadores.



Parte sur del muelle

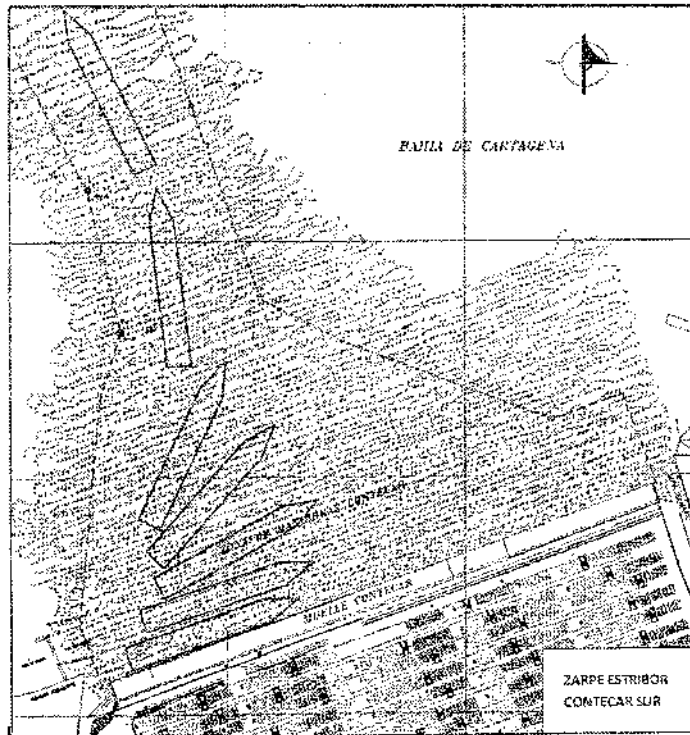
Por estribor

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo. Se darán las ordenes correspondientes a los remolcadores y las hélices transversales para a despegar el buque de muelle en forma paralela. Cuando el buque se encuentre a una distancia mínima de 60 metros en paralelo del muelle, se procede a abrir la proa hasta conseguir un ángulo aproximado de 50 grados entre la línea de crujía del buque y la línea de muelle. Con el buque muerto (0,0 nudos SOG) alejado de las grúas pórtico y otros buques atracados, se dará marcha adelante hasta que el buque esté centrado en la dársena de maniobras. En este momento se procede a girar a babor para alinear el buque con el canal de salida de Contecar

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

Una vez el buque este alineado con el canal de salida de Contecar se procede a dar máquina avante. El capitán del buque debe determinar el momento adecuado para liberar a los remolcadores.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"



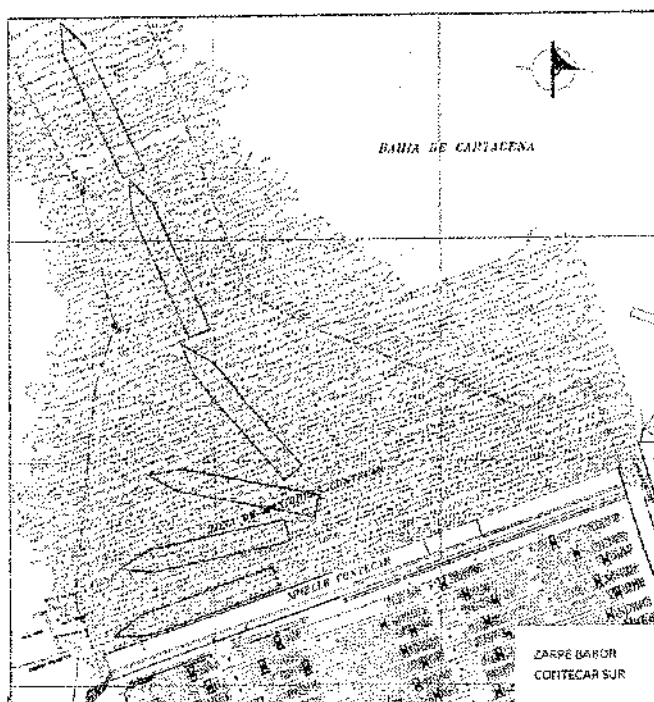
Por Babor

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo. Se darán las ordenes correspondientes a los remolcadores y las hélices transversales para a despegar el buque de muelle en forma paralela. Cuando el buque se encuentre a una distancia mínima de 60 metros en paralelo del muelle, se procede a abrir la proa hasta conseguir un ángulo aproximado de 40 grados entre la línea de crujía del buque y la línea de muelle. Con el buque muerto (0,0 nudos SOG) alejado de las grúas pórtico y otros buques atracados, se dará marcha atrás hasta que el buque esté centrado en la dársena de maniobras. En este momento se procede a girar a estribor para alinear el buque con el canal de salida de Contecar.

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

Una vez el buque este alineado con el canal de salida de Contecar se procede a dar máquina avante. El capitán del buque debe determinar el momento adecuado para liberar a los remolcadores.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

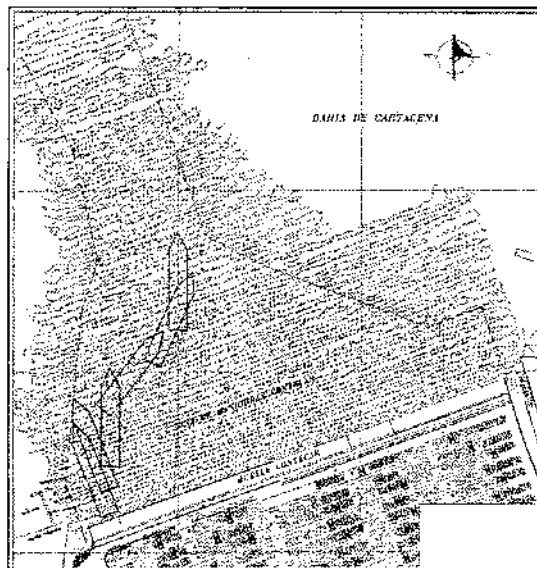


Posición de zarpe para los duques de alba

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo. Se darán las órdenes correspondientes a los remolcadores y las hélices transversales para a despegar el buque de los duques de alba en forma paralela. Cuando el buque se encuentre libre de las boyas de amarre, se procede a dar hacia delante para separar el buque del muelle marginal y otras embarcaciones que se encuentren atracadas. Aproximadamente a dos mangas de los duques de alba se procede a abrir la proa a estribor para enfilarlo hacia el centro de la zona de maniobra de Contecar. Con el buque muerto (0,0 nudos SOG) en el centro de la zona de maniobra, se procede a girar hacia babor para alinear la proa con el centro del canal de acceso de Contecar.

Durante toda la maniobra, se deben considerar las distancias a otras motonaves atracadas.

Una vez el buque este alineado con el canal de salida de Contecar se procede a dar máquina avante. El capitán del buque debe determinar el momento adecuado para liberar a los remolcadores.



RECOMENDACIONES ESPECIALES:

1. La línea del remolcador o de los remolcadores siempre se debe asegurar con un largo que permita maniobrar adecuadamente. El largo depende de las alturas del buque y del remolcador, el espacio disponible para la maniobra. Se debe tener conocimiento de la resistencia máxima de las bitas del buque y el bollard pull del remolcador.
2. En caso de que la (las) hélice (s) transversal (es) no se encuentre (n) en correcto funcionamiento o fallen durante la maniobra, el capitán del buque tendrá que hacer uso de un remolcador adicional que cumpla con las características requeridas (Bollard pull y sistema de propulsión) por el tipo de buque y condiciones meteorológicas reinantes.
3. El capitán del buque o el piloto pueden consultar con el supervisor de muelle distancias relativas a otras embarcaciones, grúas o a los muelles.
4. El capitán o el piloto debe verificar las alturas disponibles para la maniobra y evitar la colisión del puente del buque con grúas de muelle.
5. El capitán del buque en compañía del piloto, deberá verificar e informar cualquier obstrucción que no le permita realizar la maniobra de atraque o desatraque de manera segura tales como dragado, buzos, embarcaciones atracadas, grúas en posiciones que afecten la maniobra, tráfico marítimo, entre otros.
6. El terminal deberá informar durante la maniobra distancias al muelle, a las grúas y cualquier otra obstrucción de la maniobra
7. El piloto deberá coordinar el apoyo de un bote o lancha pasa cabos para los casos en los cuales que haga uso de las piñas de amarre y/o boya de amarre.

5.1.5. Maniobra de reviro

Ver descripción de la maniobra en 5.1.2."Maniobra de atraque" y 5.1.4."Maniobra de zarpe" que incluye el reviro para el ingreso y salida por los canales de navegación autorizados.

5.1.6. Maniobra de fondeo

La sociedad portuaria no cuenta con zona de fondeo.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La sociedad portuaria dispone de bitas de amarre con capacidad suficiente para el atraque de buques descritos en el numeral 4.6.1 Características del tipo de buque a operar en el puerto.

El buen estado de las líneas de amarre es responsabilidad del capitán del buque.

Para el procedimiento de amarre por favor referirse al numeral 4.6.4 Servicio de Amarre y Desamarre de Buques.

Durante la operación de descargue o cargue, el capitán es responsable de verificar el trimado y escora de la embarcación y ajustar su amarres en tal caso.

La sociedad portuaria es responsable de cumplir con el plan de estiba previamente coordinado con la embarcación.

5.3. Protocolo de Zarpe de emergencia

La Sociedad portuaria podrá solicitar el zarpe de naves atracadas en caso de activación del plan de emergencia adjunto a este reglamento donde se describe la forma de actuar ante eventos naturales o antrópicos.

En todo caso, el zarpe de las embarcaciones deberá cumplir con las indicaciones del numeral 5.1.4. Maniobra de zarpe.

Las embarcaciones atracadas deberán contar siempre con la tripulación mínima requerida para el zarpe de emergencia, por tal razón deberán informar previamente, para autorización expresa de la sociedad portuaria y de la autoridad marítima, cualquier reparación o trabajo de mantenimiento que afecte la navegabilidad de la embarcación.

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

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

Para el caso del canal de ingreso al área de maniobras de la sociedad portuaria, una vez el piloto este a bordo del buque deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones actuales de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, y mediante comunicación previa con la Estación de Control Tráfico Marítimo de DIMAR, conocerá el tráfico marítimo a presentarse durante el tránsito de salida hacia boya de mar.

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

Las embarcaciones atracadas deberán contar siempre con la tripulación mínima requerida para el zarpe de emergencia teniendo en cuenta todas las indicaciones del numeral 5.1.4. Maniobra de zarpe.

Ver Plan de Emergencias, HS-QAM000

5.6. Protocolo para apertura de bodegas

Todas las tapas de las bodegas deben permanecer aseguradas y bloqueadas apropiadamente hasta que sea descargado el último contenedor sobre cubierta. La sociedad portuaria solicitará desasegurar la bodega cuando sea necesario y no asumirá ninguna responsabilidad por daños o lesiones causados por tapas de bodegas libres o desaseguradas durante la operación de manipulación de carga sobre cubierta.

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

La sociedad portuaria dispondrá de ventanas de tiempo para cumplir la programación de la operación. Los operadores portuarios y demás involucrados en la operación, deberán ajustar sus procedimientos para cumplir con dicha ventana.

Cualquier novedad deberá ser informada para tomar las medidas correctivas tendientes a cumplir con la ventana de tiempo. La sociedad portuaria podrá extender dichas ventanas de tiempo, a costa del quien haya interferido en la operación.

La sociedad portuaria, a través de su sistema de gestión de calidad, podrá realizar evoluciones del servicio a operadores portuarios y establecer planes de mejora que los operadores deberán cumplir. Así mismo, la sociedad portuaria se reserva el derecho de restringir el ingreso de operadores que no cumplan con los niveles de servicio solicitados.

Rendimientos de las naves

La sociedad portuaria junto con las navieras o sus agentes establecen ventanas de tiempo donde las motonaves deberán atracar, cargar/descargar y zarpar, cumpliendo con todas las medidas de seguridad dispuestas en el presente reglamento. De acuerdo a la cantidad de carga y disponibilidad del muelle, se ajustan dichas ventanas para dar cabida a todos los servicios solicitados por otras motonaves.

En la planeación de la operación, la motonave o su agente, establecen el plano de cargue/descargue y el operador portuario programa la secuencia de la operación de tal forma que se cumpla con la ventana de tiempo establecida.

Para establecer la cantidad de recursos disponibles para el cargue/descargue de la mn, el operador portuario deberá tener en cuenta, entre otros aspectos.

- Características de buque
- Estabilidad
- Características de la carga (refrigerada, sobredimensionada, peligrosa, etc)
- Distribución de la carga en el buque

Pérdida del turno de atraque

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

- a) Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte en las naves, tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.
- b) Por orden de las autoridades competentes, cuando éstas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal, problemas fitosanitarios.
- c) Cuando una nave no ha presentado la documentación exigida por la Sociedad Portuaria.
- d) Por razones de orden público, calamidades o fuerza mayor.
- e) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- f) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- g) Por falta de información para desarrollar el programa de operaciones de la nave.
- h) Por incumplimiento del itinerario anunciado.
- i) Por criterios de seguridad y protección de la Instalación Portuaria.

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas.

En los casos en que el cargamento sea catalogado por la Sociedad Portuaria como de cargue o descargue directo y evacuación inmediata, no puede ser descargado hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero (en caso de que aplique), cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de la Instalación Portuaria.

El consignatario de la carga o su representante debe coordinar con la Sociedad Portuaria 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.

5.9. Protocolo para la Inspección simultanea de mercancías

El Sistema de Inspección Simultánea –SIIS– de la VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior) coordina una inspección conjunta y simultánea de las entidades de control (Autoridades antinarcóticos, aduana y sanitarias, etc.) Tiene alcance para la carga que se exporta vía marítima, que ingresa a la sociedad portuaria con Solicitud de Autorización de Embarque –SAE–.

Una vez cumplido el proceso en VUCE, el agente o dueño de carga solicita a la sociedad portuaria la movilización de la carga a la zona de inspección, verificando la documentación correspondiente para cada caso.

Una vez la inspección sea programada y la carga movilizada a la zona de inspección se sigue a abrir el contenedor o la carga suelta con el agente o representante de la carga, junto con las autoridades correspondientes.

El operador portuario nominado deberá vaciar el contenedor y poner la carga a disposición.

El agente de aduana o representante del dueño de carga debe estar presente durante la inspección del contenedor o de la carga suelta. El operador portuario responsable de la manipulación de la carga debe informar inmediatamente al agente y a la sociedad portuaria en caso de avería o faltante para hacer las anotaciones en el acta final de inspección.

Es responsabilidad del operador portuario nominado estibar y trincar el contenedor correctamente, tal y como se encontró inicialmente, para prevenir daños durante el transporte.

Al final de la inspección se firmará un acta donde el agente de aduana o representante de la carga recibe a satisfacción la estiba y la trinca del contenedor y las cantidades ingresadas al contenedor o al empaque primario de la carga suelta.

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

Intrusiva

La sociedad portuaria cuenta con una zona de inspección demarcada. Solo en dicha zona los contenedores o carga general puede ser abierta/desempacada para su reconocimiento. Las inspecciones pueden ser pedidas por las autoridades sanitarias, aduaneras, antinarcóticos o el dueño de la carga.

Toda inspección debe ser solicitada a través de los sistemas de información dispuestos por la sociedad portuaria, la cual, moverá la carga a dichos sitios de inspección aplicando cargos correspondientes a las tarifas vigentes.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Una vez la carga este en el sito de inspección, el operador portuario nominado deberá vaciar el contenedor y poner la carga a disposición de las autoridades o agente representante del dueño de la carga.

El agente de aduana o representante del dueño de carga debe estar presente durante la inspección del contenedor o de la carga suelta. El operador portuario responsable de la manipulación de la carga debe informar inmediatamente al agente y a la sociedad portuaria en caso de avería o faltante para hacer las anotaciones en el acta final de inspección.

Es responsabilidad del operador portuario nominado estibar y trincar el contenedor correctamente, tal y como se encontró inicialmente, para prevenir daños durante el transporte.

Al final de la inspección se firmará un acta donde el agente de aduana o representante de la carga recibe a satisfacción la estiba y la trinca del contenedor y las cantidades ingresadas al contenedor o al empaque primario de la carga suelta.

No Intrusiva

La sociedad portuaria cuenta con sofisticados equipos tecnológicos entre ellos los escáneres de rayos X (RX) para contenedores, carga general y personas, así como detectores portátiles de sustancias narcóticas y/o explosivas, los cuales son utilizados para inspecciones no intrusivas, como complemento a las medidas previstas para evitar el tráfico de armas o estupefacientes.

El mantenimiento y disposición de los equipos de inspección no intrusiva es responsabilidad de la sociedad portuaria, el análisis de las imágenes corresponde a las Autoridades en cabeza de la Policía Nacional – Dirección Antinarcóticos y de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

La sociedad portuaria dando cumplimiento a los requerimientos de las autoridades anteriormente mencionadas, dispondrá los equipos de inspección no intrusiva para escanear la carga.

La sociedad portuaria dispondrá de los procedimientos a través de los sistemas de información para que los usuarios y autoridades puedan solicitar las inspecciones no intrusivas y así mismo se pueda coordinar la movilización de la carga a dichos equipos.

La sociedad portuaria factura los gastos de las movilizaciones a las tarifas vigentes.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

En caso de lluvia durante la ejecución de las operaciones, la Sociedad Portuaria 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 Sociedad Portuaria tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación.

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

No aplica para la sociedad portuaria

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La utilización de las áreas de almacenamiento al descubierto que se asigna la Sociedad Portuaria, implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por estar en dichas áreas. El propietario de la carga debe tomar todas las medidas necesarias en cuanto empaque o embalajes para evitar daños o solicitar expresamente a la Sociedad portuaria almacenamiento cubierto. Por parte de la Sociedad portuaria no hay lugar a indemnización por los daños que se presenten por las condiciones climáticas (sol, lluvia, vientos, humedad etc) en los sitios de almacenamiento al descubierto.

5.14. Protocolo de operaciones de carga en fondeo

En la sociedad portuaria no se realizan operaciones en Fondeo

5.15 Protocolo para la entrega de la carga

La sociedad portuaria solo entregará o recibirá carga a los usuarios debidamente registrados, una vez sea cumplido el procedimiento de verificación de documentación y mandatos, verificación de documentos de transporte, verificación de facturación pendiente, verificación del estado aduanero correspondiente, inspecciones de autoridades sanitarias y de control policial.

El recibo y entrega de mercancías por parte de la Sociedad Portuaria está sujeto al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

1. La Sociedad Portuaria entrega al propietario o a quien lo represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos, previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, tránsito; del pago de las facturas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN-, y demás autoridades competentes.
2. Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregan al Agente Marítimo o a su representante, previo cumplimiento de los requisitos del numeral anterior.
3. Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quien lo represente, debe garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación.
4. Cuando se reciban cargamentos con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc., la Sociedad Portuaria elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por las partes intervinientes. Se recomienda al agente solicitar una inspección, reconocimiento y pesaje de la carga. La sociedad portuaria no es responsable por daños unitarios al interior del empaque averiado.
5. La Sociedad Portuaria no autoriza el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el embalaje o envase o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores u olores que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
6. La Sociedad Portuaria verifica el peso o medida de cualquier cargamento cuando surgen dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación se hará con cargo al Agente Marítimo, dueño de la carga o su representante.
7. Los contenedores que se reciban sin sellos son reportados por medio electrónico a los interesados al finalizar la operación. Es responsabilidad del agente o representante de la carga realizar inspección para corroborar faltantes o daños que puedan presentarse por esta condición.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

8. La carga llenada en contenedores debe ser recibida a satisfacción por el representante del propietario de la carga, de lo contrario la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de rechazar faltantes o daños cuando éste no haya hecho presencia durante el llenado.
9. La Sociedad Portuaria se abstiene de recibir cargamentos que lleguen a la Instalación Portuaria y no tengan en forma clara y visible, las marcas, marcas de manejo, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación y etiquetado para su correcto manipuleo o almacenamiento según lo establecido por el Código IMDG de la OMI.
10. Cualquier reclamo por daño o merma de mercancía o por servicios prestados, debe ser presentado a la Sociedad Portuaria dentro de los siguientes tres meses a su ocurrencia en la Instalación Portuaria, para su correspondiente atención y respuesta. La Sociedad Portuaria no atiende reclamos que se hagan después de este plazo.

Carga valiosa

Cuando se trate de la manipulación de carga valiosa, el dueño de la carga o su representante deben informar esta situación a la Sociedad Portuaria quien tomará medidas para el manejo de este tipo de carga.

Carga sobredimensionada

Las operaciones de carga extra dimensionada deben ser coordinadas con la Sociedad Portuaria. No debe iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las condiciones de seguridad integral de la Instalación Portuaria.

El agente, naviero o dueño de la carga debe proporcionar oportunamente la siguiente información:

- Peso.
- Centro de gravedad.
- Dimensiones (largo, ancho, alto).
- Tipo de embalaje / embase.
- Puntos de izaje (separaciones y dimensiones).
- Características especiales de manipulación.
- Requerimiento de aparejos especiales.
- Requerimientos de almacenamiento (necesidad de modular, protección a la lluvia o intemperie, marcas de manejo (figuras y pictogramas)).
- Ubicación a bordo (radio alcance y capacidad de la grúa).

Mercancía en abandono.

La Sociedad Portuaria reporta a la DIAN las mercancías que se le hayan vencido los términos de permanencia en depósito y que no hayan obtenido el levante o no se hayan reembarcado.

Cargamentos bajo control judicial.

Los cargamentos en almacenamiento que se hallen bajo control judicial o administrativo están sujetos a las reglas generales sobre el pago de los servicios causados, sin perjuicio de los traslados internos que disponga la Sociedad Portuaria en coordinación con la autoridad competente.

5.16 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Durante el descargue de buques es posible que la carga presente evidencia de derrames o contaminación de agentes externos. En cualquier caso, el capitán del buque y/o su agente deberá informar sobre la novedad inmediatamente a la sociedad portuaria. En caso de que sea la sociedad portuaria quien descubra la evidencia

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

de contaminación, ésta procederá con una protesta formal al capitán o a su agente. El capitán o su agente podrán solicitar a operadores portuarios registrados ante la terminal, los servicios de limpieza y descargue de la carga contaminada para que sea dispuesta según los numerales 4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos y 4.6.14 Recepción de residuos sólidos.

Se puede presentar que durante la Inspección de cargas se detecte carga contaminada o carga quede como residuo de la inspección y se necesite retirar. En principio toda la carga debe volver a su empaque y se deberá indicar al cliente que programe un retiro parcial usando los procedimientos de retiro.

Para carga contaminada por estupefacientes se deberá hacer reporte inmediato a las autoridades involucradas, al oficina de cumplimiento del PBIP y Superintendente de seguridad física del terminal.

Las autoridades deberán tomar de control inmediatas.

En cualquier caso, si durante la inspección el cliente/agente de aduana/naviero, requiere dejar por fuera una carga, debe presentar, por medio electrónico o físico, una carta firmada por el representante de la carga donde autorice el retiro indicando cantidad y detalles de la carga a retirar junto con los soportes de la autoridad correspondiente (DIAN, Invima, Policía antinarcóticos etc.)

No se requiere soporte de la autoridad cuando se trate de exportaciones con carga sobrante. Para este caso la carta debe ser firmada por el dueño de la carga y su agente únicamente.

Para los casos en los cuales exista carga dejada en la instalación portuaria por averías, desechos o muestras no retiradas por autoridades, se deberá notificar al usuario para que retire la carga, con todos los documentos soporte del caso.

Los residuos peligrosos y no peligrosos que finalmente queden en la instalación portuaria deberán ser desechado usando los procedimientos respectivos de tal forma que tengan certificados de disposición final.

5.17 Protocolo sobre cargas objetables

La sociedad portuaria podrá recibir cargas objetables, haciendo las salvedades del caso en actas que sean suscritas por el usuario que entrega la carga y la sociedad portuaria.

La sociedad portuaria deberá entregar la carga, en el mismo estado en que fue recibida.

La sociedad portuaria podrá facturar los recursos adicionales que sean necesarios para la manipulación segura de la carga.

Así mismo por la condición especial de la carga, la sociedad portuaria se exonera de responsabilidad por daños adicionales a la carga y a terceros que puedan verse afectados por dicha condición.

5.18 Protocolo remoción de cargas objetables

El dueño de la carga que ha sido objetada deberá retirarla de las instalaciones en el menor tiempo posible, cumpliendo el procedimiento de retiro de mercancía y cancelando los servicios que hayan sido facturados.

Para cargas objetables que hayan sido abandonadas, la sociedad portuaria podrá hacer disposición final cumpliendo los protocolos de residuos peligrosos y no peligrosos, y cobrar dicho servicio junto con las deudas pendientes al dueño de la carga objetada.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La carga recibida como tránsito o traslado para otras instalaciones portuarias, Zonas Francas y depósitos aduaneros debe ser sometida al régimen establecido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN-. Cualquier manipuleo y/o almacenamiento de ésta debe respetar la legislación aplicable.

La carga en tránsito debe ser anunciada por el agente, representante o naviero usando los mismos procedimientos de arribo de carga. Así mismo deberá declarar ante las autoridades aduaneras la condición de tránsito de la carga.

Una vez arribada la carga al terminal, la sociedad portuaria confirmará el arribo junto con novedades en caso de que apliquen.

Los términos de permanencia de la carga en tránsito serán los dispuestos por la autoridad aduanera.

Los representantes de la carga o navieros serán responsables de los cargos de descargue, almacenamiento, cargue y uso de instalaciones. Así mismo deberán anunciar el cargue nuevamente en los términos referidos por la autoridad aduanera.

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

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

Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma de manera inmediata las medidas pertinentes, la Sociedad portuaria con la coordinación de la Dirección General Marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá efectuar el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

Procedimiento general

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval o el operador portuario que originen la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales, deberá coordinar las siguientes actividades.

- Activar los planes de emergencia que correspondan del documento anexo Plan de Emergencias, HS-QAM000 (Derrames, caída de contenedores, etc).
- Solicitar servicios de buceo para localizar y señalar los objetos caídos al agua.
- Dar aviso a la Dimar a través de la capitanía de puerto.
- Una vez señalizados los objetos, planificar los recursos y procedimientos para la extracción de los mismos. (grúas, eslingas, botes de apoyo, barreras etc.).
- Establecer los planes de contingencia y análisis de riesgo de la operación de rescate.
- Socializar el plan de rescate y análisis de riesgo con la capitanía de puerto.

5.21 Protocolo para evitar la presencia de animales

Para evitar la presencia de animales, la sociedad portuaria dispondrá de:

- Planes de mantenimiento a los cerramientos
- Vigilancia de las instalaciones
- Programa periódico de Fumigación y control de plagas
- Reporte de condiciones subestándar

5.22 Protocolo Operación de equipos

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Los equipos deberán ser registrados debidamente ante la sociedad portuaria, la cual tendrá la potestad de permitir en ingreso de acuerdo al volumen de operación y la oferta de servicios de otros operadores.

Los equipos deberán tener certificado de casa clasificadora, certificación técnico-mecánica o su equivalente. 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.

Los operadores deberán tener experiencia comprobable a través de certificados en la operación de tal equipo.

Normas de acceso de naves y demás artefactos navales

Toda nave, remolcador, barcaza, lancha, bote o cualquier artefacto naval que requiera navegar o permanecer en el área de maniobras marítimas de la Sociedad Portuaria, debe recibir autorización de la Sociedad Portuaria, cumpliendo con las normas legales colombianas y las establecidas en el presente Reglamento.

El usuario que requiera la utilización del área de maniobras marítimas debe presentar solicitud a la Sociedad Portuaria, que, previo estudio, debe dar la respuesta correspondiente con base en las medidas y condiciones de seguridad del área y al programa de operaciones marítimas.

Durante la navegación y permanencia de la nave en el área de maniobras marítimas de la Sociedad Portuaria, el usuario debe:

- Acatar las instrucciones que la Sociedad Portuaria le imparta en conformidad con las disposiciones legales de la Autoridad Marítima.
- Observar todas las medidas de seguridad integral de la Instalación Portuaria.
- Mantener comunicación vía radio VHF marítimo con la Sociedad Portuaria.

El tránsito o paso inocente de naves por el área de maniobras marítimas es controlado por la Sociedad Portuaria en función de la seguridad integral.

La Sociedad Portuaria dispone de los esquemas de seguridad y procedimientos para la verificación y control de los movimientos de naves en su área de maniobras marítimas e informará a Capitanía de Puerto sobre la violación de cualquier nave que ingrese, salga del área o efectúe traslados internos sin la debida autorización de la Sociedad Portuaria.

El desplazamiento de cualquier nave o artefacto naval dentro del área de maniobra sin el debido permiso de la Sociedad Portuaria se considera una falta grave que amerita la aplicación del procedimiento de Comité de Mejoramiento de que trata el presente Reglamento.

5.23 Protocolo de control de ingreso y salida de personas

Personal

Toda persona que ingresa a la instalación portuaria debe tener una justificación específica para su ingreso y deberá completar registro previo. La sociedad portuaria, cumpliendo procedimientos de verificación de información y estudios de seguridad podrá autorizar o no el ingreso.

La autorización de ingreso de personal a las instalaciones es realizada teniendo en cuenta los criterios de vigencia, tipo de relación y actividad que lleva a cabo, necesidad de acceso total o parcial a las áreas o zonas.

Para la autorización del ingreso, todo usuario debe presentar y mantener actualizados los aportes a la seguridad social.

Normas de acceso y circulación de personas

1. El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan a la Instalación Portuaria también 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 Sociedad Portuaria.
2. 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 Sociedad Portuaria imparta sobre esta materia.
3. La Sociedad Portuaria puede realizar actividades de salud ocupacional, entre las cuales se incluye el control de consumo de alcohol, drogas o sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personas. Con la presentación de la solicitud de ingreso, los usuarios expresan su aprobación para concurrir a este tipo de pruebas de salud ocupacional; la renuencia en esta materia es causal para que la Sociedad Portuaria niegue el ingreso del usuario u ordene su retiro.
4. Toda persona que ingrese a la Instalación Portuaria debe estar registrada previamente ante la Sociedad Portuaria. Las empresas deben registrar a sus trabajadores y/o subcontratistas siguiendo las instrucciones que le señale la Sociedad Portuaria y solicitar su ingreso para cada actividad o gestión específica a realizar.

Igualmente, las empresas usuarias deben presentar a la Sociedad Portuaria los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano que la Sociedad Portuaria de tiempo en tiempo exija; 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 Sociedad Portuaria, 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 Sociedad Portuaria. 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 o se desplace a áreas no autorizadas dentro de las instalaciones sin estar autorizada puede ser sancionada conforme lo defina en cada caso el Comité de Mejoramiento a que se refiere del presente reglamento.

5. El Operador Portuario que requiera ingreso de personal nuevo o en reemplazo debe presentar a la Sociedad Portuaria solicitud escrita que contenga:
 - a) Justificación operativa del incremento, mediante la presentación de los argumentos operativos que a juicio razonable de la Sociedad Portuaria respalden la solicitud. Para efectos de toda claridad la solicitud no será arbitrariamente negada.
 - b) 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.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- c) Evaluación de las competencias laborales y estudio de seguridad del nuevo personal; justificación del proceso de estudio y selección de los nuevos trabajadores.
 - d) Certificado de idoneidad y capacitación del nuevo personal contratado.
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.
 7. Los visitantes a las embarcaciones pueden ingresar mediante autorización emitida por la respectiva nave, debidamente comunicada a la Sociedad Portuaria. 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.
 8. 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 y mediando autorización expresa y específica de la Sociedad Portuaria en cada caso. También están facultados para el porte de armas, los funcionarios de la Superintendencia de Seguridad de la Sociedad Portuaria, con arreglo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
 9. 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 Sociedad Portuaria.
 10. La empresa que desvincule un trabajador o colaborador registrado en la Instalación Portuaria deberá reportarlo inmediatamente y devolver el carné correspondiente.
 11. 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.
 12. La Sociedad Portuaria puede suspender el ingreso del personal que no cumpla con el lleno de estos requisitos hasta que el usuario tome las medidas correspondientes.
 13. 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.
 14. 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.
 15. 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.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

16. Toda actividad para desarrollarse en la Instalación Portuaria debe ser autorizada por la Sociedad Portuaria en función de la programación operativa. 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 Sociedad Portuaria.
17. 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.
18. El usuario debe acatar las instrucciones de la Sociedad Portuaria 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 Sociedad Portuaria conforme a lo establecido en el presente reglamento.
19. Está prohibido a todos los usuarios efectuar las siguientes actividades en la Instalación Portuaria:
- (a) Establecer puestos o kioscos y realizar ventas ambulantes de cualquier clase
 - (b) Bañarse o pescar en los muelles y área de maniobra marítima.
 - (c) Practicar juegos, deportes o exhibiciones de cualquier tipo durante jornadas de trabajo en áreas operativas
 - (d) Realizar actos contrarios a la moral, decencia, salubridad o higiene pública o que atenten contra el respeto debido a las personas.
 - (e) Los comportamientos groseros, escandalosos o agresivos.
 - (f) Cualquier acto que perturbe la buena marcha de las actividades en la Instalación Portuaria.

5.24 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria 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.

No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones propias del terminal.

La Sociedad Portuaria, en casos especiales, previa evaluación, puede autorizar el ingreso de algunos vehículos particulares con fines operativos.

Normas de acceso y circulación de vehículos.

1. Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria 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.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Los tracto camiones que se registren por parte de los operadores portuarios para prestar la actividad de manejo de carga terrestre o porteo de la carga, deben presentar certificación de revisión tecno mecánica vigente expedido por Centro de Diagnóstico Automotor debidamente autorizado. Lo anterior de conformidad con la Resolución 318 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte

2. 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.

3. Los conductores de vehículos terrestres que ingresen a la Instalación Portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad integral de la Sociedad Portuaria. 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/o la norma que haga sus veces, demás reglamentación vigente sobre esta materia.

4. Durante su estadía en la Instalación Portuaria, el conductor debe permanecer en 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 Sociedad Portuaria.

Al conductor no le está permitido deambular por la Instalación Portuaria ni dejar abandonado su vehículo; tampoco dormir en el vehículo 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.

5. Ningún vehículo cuyo servicio haya sido atendido, puede quedar estacionado en la Instalación Portuaria. En caso de que un vehículo no pueda salir por causa mayor, la Sociedad Portuaria le asignará un sitio provisional para su estacionamiento.
6. No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones propias del terminal.

La Sociedad 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 instalaciones, tampoco deambular por las vías o ingresar en áreas no autorizadas.

5.25 Protocolo de control de ingreso y salida de carga

Ver numeral 5.15 Protocolo para la entrega de la carga

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

El ingreso de equipo de trabajo a la Instalación Portuaria se sujeta a lo previsto en este Reglamento.

- 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.
- El equipo debe ser inspeccionado por lo menos una vez al año por una casa clasificadora de reconocimiento internacional reconocida por el Estado colombiano y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico-mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo. La inspección es responsabilidad del propietario o persona usuaria del equipo. La constancia del revisado es el certificado que expida la casa clasificadora y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico-mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo., el cual debe encontrarse siempre vigente para la autorización de operación del equipo.

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 y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico-mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo.

5.27 Protocolo para el manejo de todo tipo de carga

Los operadores portuarios deberán demostrar su competencia y serán evaluados por la sociedad portuaria al igual que los equipos para autorizar el ingreso.

La sociedad portuaria establece estándares de seguridad para:

Movilización segura de contenedores

- Solo utilizar equipos y aparejos especializados para contenedores.
- Durante el apilamiento o desapilamiento de contenedores estos se deberán colocar o depositar suavemente.
- Antes de apilar un contenedor verificar previamente el espacio disponible para realizar dicha maniobra.
- Los arrumes de contenedores deben quedar alineados.
- Los contenedores deben ser transportados en plataformas adecuadas teniendo en cuenta el tamaño del contenedor.
- No se puede efectuar el carreteo de contenedores de un sitio a otro a través de elevadores y/o montacargas.
- Las maniobras de arrastrar o empujar contenedores sobre la loza o pavimento no están permitidas

Operación segura de montacargas

- Antes de iniciar la labor o al recibir el turno el Operador del Montacargas deberá comprobar que el equipo se encuentra en condiciones óptimas para trabajar.
- Colocar las cargas que queden de manera estable en las uñas u horquillas del montacargas.
- Apilar los materiales siempre cuidadosamente.
- Usar en todo momento el cinturón de seguridad.
- No llevar personas como pasajeros
- No usar las horquillas como ascensor para elevar personas
- No permitir que nadie camine o se pare debajo de las horquillas con o sin carga.
- Verificar los alrededores del equipo antes de iniciar la movilización
- Usar cinturón de seguridad

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Conocer las características y resistencia del terreno y la señalización por donde se movilizará el montacargas.
- Marchar siempre a una distancia segura de otros vehículos (4Mts. mínimo).
- Disminuir la velocidad en suelos húmedos o resbaladizos.
- Identificar las pendientes e inclinaciones del terreno
- Evitar los movimientos bruscos.
- Conducir dentro de los límites de velocidad permitida.
- Respetar las señales de tránsito (pare, sentido de las vías, giros)
- Ceder el paso a los peatones, avísele con el pito y asegúrese que lo vean.
- Accionar el pito antes de llegar a las intersecciones
- Mantener las horquillas a una altura segura (10 a 15 cm del piso), teniendo en cuenta los desniveles que se puedan presentar en el camino.
- Nunca pasar sobre objetos que estén sobre el piso
- Al subir y bajar una pendiente o rampa, hacerlo de frente, teniendo en cuenta que las horquillas no tropiecen con la superficie (solamente sin carga).

Movilización segura de carga suelta

- Conocer el método para levantar o descargar objetos en forma apropiada.
- Levantar o transportar objetos acordes al peso y la capacidad del equipo.
- No recorrer distancias largas transportando materiales.
- Sujetar correctamente la carga.
- Apilar o retirar materiales de manera correcta.
- Usar los elementos de protección personal, como zapatos de seguridad y guantes.

5.27.1 Protocolo para la entrada y recibo de carga

Ver numeral 5.15 Protocolo para la entrega de la carga

5.27.2 Protocolo para almacenamiento carga

La sociedad portuaria establece sus procedimientos de almacenamiento conforme a los siguientes criterios:

- Descripción de la mercancía, características, cantidad, peso, IMDG, volumen y forma de manipulación
- Cargas especiales: cargas susceptibles, delicadas o extrapesadas, botes o piezas de gran valor.
- Áreas y capacidades: Capacidades en área, volumen, resistencia, tipos de racks, muelles de carga, huellas de contenedores y módulos
- La segregación de la mercancía de acuerdo con su categoría, empaque, pictogramas, y código IMDG
- Factor de estiba (Volumen sobre peso)

5.27.3 Protocolo entrega y salida de Carga

Ver numeral 5.15 Protocolo para la entrega de la carga

5.27.4 Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte

Aplican los mismos principios de recibo y entrega de carga del numeral 15.5 Protocolo para la entrega de la carga

5.28 Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - IMDG

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La manipulación de carga peligrosa debe ser coordinada por la Sociedad Portuaria. No debe iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las normas contempladas en este Reglamento y demás instrucciones de seguridad impartidas por la Sociedad Portuaria.

En lo relacionado con el transporte de mercancía peligrosa debe darse estricto cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Decreto 1609 de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.

El dueño de la carga o su representante debe entregar a la empresa de transporte la ficha técnica y/o tarjeta de emergencia en donde se encuentre declarado el tipo de carga, es decir, que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material a transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y las Normas Técnicas Colombianas (NTC 1692 segunda actualización, -Anexo No 1, la NTC 4532 - anexo 3), y que correspondan con lo descrito en el manifiesto de carga.

Así mismo, es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, aplicar las recomendaciones del Código IMDG de la O.M.I en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje, envase, segregación y estiba y demás normas sobre esta materia, establecidas por la Sociedad Portuaria en el estándar HS-EST107 o el que lo modifique o sustituya.

Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la Instalación Portuaria.

En los eventos en los cuales la Sociedad Portuaria identifique que una carga ingresada no ha sido declarada como peligrosa, pero su identificación real es de mercancía peligrosa, procederá de inmediato a adoptar las medidas pertinentes de control y aseguramiento. Los sobrecostos generados por correcciones en trámites, registros documentales y las reprogramaciones operativas correspondientes, serán facturados al responsable de la carga.

En todo caso donde el responsable de la carga o su agente omitan o alteren la realidad de la información sobre la condición de una carga, responden por cualquier incidente y consecuencias de todo tipo frente a la Sociedad Portuaria, las autoridades y terceros.

Normas de seguridad para carga peligrosas.

El cargue, descargue, manipulación y segregación de mercancías peligrosas deben cumplir lo establecido en los convenios internacionales y en especial con el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (Libro Naranja) de la ONU, las estipulaciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), las recomendaciones sobre almacenamiento y manipulación de mercancías peligrosas en instalaciones portuarias y bahías de la OMI.

Restricciones generales: Dentro de los límites de la Instalación Portuaria solamente se pueden transportar, descargar, cargar, manipular y almacenar mercancías peligrosas de conformidad con las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria, las normas nacionales e internacionales vigentes, las cuales acogen como mínimo las establecidas en los convenios Internacionales y en especial las aplicables tanto a bordo de las naves como en recintos e instalaciones portuarias que sobre esta materia formule la OMI.

Declaración de mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante: No se pueden ingresar mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante a la Instalación Portuaria, salvo que:

- Estas hayan sido debidamente declaradas.
- Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Mercancías que no cumplan normas de seguridad: La Sociedad Portuaria, en caso de emergencia y para garantizar la seguridad del puerto, sus instalaciones y las naves, siempre y cuando éstas se encuentren en el área de sus instalaciones, puede solicitar la destrucción de dichas mercancías a la autoridad competente, o puede ordenarla cuando la situación entrañe eminente peligro a la infraestructura, la vida humana o el medio ambiente.

Obligación del Agente Marítimo: El Agente de cada nave programada para embarcar o desembarcar mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante debe asegurarse antes del zarpe, que estas fueron embarcadas en su totalidad.

Obligaciones del Capitán: El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante debe asegurar del cumplimiento de los convenios Internacionales y en especial las recomendaciones que sobre la materia formule la OMI.

El Capitán de toda nave que tenga a bordo mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante debe verificar que todas las precauciones, incluyendo las necesarias contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto o en la Instalación Portuaria y durante la operación de cargue, descargue o mientras tenga mercancía peligrosa a bordo; igualmente cuando esté descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no puede permitir, entre otras, las siguientes labores:

- Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
- Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga mercancía peligrosa.
- Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

Remoción de mercancías peligrosa y carga potencialmente contaminante desembarcada: No se puede desembarcar mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante sobre la loza o muelle, hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que la va a movilizar fuera de la instalación portuaria o al sitio adecuado esté listo para recibirlos.

Embalajes, envases, marcas, rótulos, etiquetas, nombre técnico y número de Naciones Unidas: Las sustancias peligrosas que ingresen a la Instalación Portuaria deben estar correctamente embaladas, marcadas y etiquetadas de conformidad con el Código IMDG. Todas las sustancias peligrosas deben traer la denominación técnica correcta, número de Naciones Unidas y la clase a que pertenecen.

Por nombre técnico correcto se entiende el nombre químico del contenido. No es aceptable el nombre comercial.

Almacenamiento y segregación: La Sociedad Portuaria determina los lugares de almacenamiento de las mercancías peligrosas y hará cumplir los procedimientos para su manipulación.

Suministro de combustible: No se permite el suministro de combustible por vía terrestre a naves durante el cargue y descargue de sustancias inflamables.

Equipos y elementos: La Sociedad Portuaria exige durante el manipuleo, cargue, descargue y almacenamiento de cargas peligrosas el uso de los equipos y elementos de protección personal adecuados y determinados en sus procedimientos de seguridad. Por lo tanto, los usuarios o sus terceros representantes tienen la obligación de proveer a su personal estos elementos cuando sea el caso.

Los contenedores con mercancía peligrosa sólo deben ser manipulados con spreader.

Atención de emergencias: Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas se debe disponer de:

- Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.
- El equipo protector adecuado para el personal que aplique al procedimiento de emergencia correspondiente.
- Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

5.29 Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI200p).

El RSI comprende medidas específicas que se deben adoptar en los puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres para limitar la propagación de riesgos sanitarios hacia países vecinos y evitar la imposición de restricciones injustificadas a los viajes y el comercio, de modo de reducir al mínimo los trastornos en el tráfico y las actividades comerciales

Vigilancia en puntos de entrada

El personal de Migración debe tener información para la detección de posibles casos sospechosos. Este proceso tiene dos momentos diferentes, uno que se inicia desde la notificación abordaje (en los medios de transporte) y el otro, en el momento de la entrevista al viajero con el diligenciamiento de la encuesta correspondiente.

Para el caso de puertos marítimos, según el Decreto 1601 de 1984 se debe realizar la notificación de la llegada de un buque a la autoridad marítima con una anticipación de 48 horas al arribo de la embarcación, lo que permite la preparación en caso de presentarse un buque afectado, activándose el plan de contingencia establecido

Manejo del caso sospechoso en el terminal

Para puertos marítimos internacionales se aplicará lo estipulado en el Reglamento Sanitario Internacional 2005, y la Circular 004 de 2008 del Ministerio de Protección Social.

En Colombia se solicita a todos los buques que arriban al territorio la presentación de la Declaración Marítima de Sanidad (RSI -Anexo 8) diligenciada en su totalidad.

Cuando tripulante cumpla con la definición de contacto o caso sospechoso, se deben realizar las siguientes actividades:

- La tripulación debe realizar la notificación al capitán del barco.
- El capitán debe notificar de manera inmediata la novedad en salud a la Capitanía de Puerto, donde se estima realizar el arribo, para que esta a su vez notifique inmediatamente a la Dirección Territorial de Salud de la jurisdicción.
- La Dirección Territorial de Salud de la jurisdicción en conjunto con las demás autoridades del puerto y los operadores portuarios iniciaran el plan de contingencia para una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional – ESPII.
- La tripulación deberá trasladar al contacto o caso sospechoso al lugar definido para el aislamiento; si la embarcación no cuenta con este sitio, se deberá ubicar en un camarote solo para él y mantener el menor contacto posible (limitar las personas que tienen contacto con el viajero o tripulante).
- Mantener a disposición del personal que va a entrar en contacto con el viajero o tripulante, elementos de protección personal que por lo menos incluyan mascarilla de protección quirúrgica y protección para los ojos (monogafas o careta), guantes y bata desechable anti fluidos que cubra todo el cuerpo (ropa y piel).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Mantener actualizada una lista de los tripulantes o viajeros que tienen contacto con el contacto o caso sospechoso, registrando el uso de los elementos de protección personal de cada contacto.
- Los residuos sólidos producidos en el área que se determine como de aislamiento, deben tratarse como residuos médicos contaminantes (riesgo biológico) enviarse a incineración si la embarcación cuenta con este método o ser embalados tomando todas las precauciones necesarias para ser entregadas en tierra e informar a la autoridad sanitaria de la entrega de dichos residuos.
- Una vez la embarcación llegue a tierra (en el sitio designado para tal fin en el puerto) deberá realizarse la evacuación del tripulante o viajero de acuerdo a lo contemplado en el plan de contingencia del puerto. En todo caso, el descenso o desembarco de los viajeros o tripulantes sospechosos, deberá realizarse sin tener contacto con los viajeros o tripulantes sanos; el personal de salud que realice la evacuación médica deberá usar siempre los elementos de protección personal.
- El desembarco de los afectados deberá realizarse con las medidas de bioseguridad necesarias por parte del personal de salud designado y entrenado para tal fin, siempre en articulación con del municipio o del departamento, las autoridades sanitarias de la jurisdicción y las instalaciones portuarias.
- El traslado de los afectados se realizará a las IPS designadas para el manejo de casos en un medio de transporte con una tripulación entrenada para tal fin.
- Si se detecta un caso sospechoso que manifiesta síntomas en el medio de transporte, se debe realizar la limpieza y desinfección del medio de transporte de acuerdo a lo contemplado en el plan de limpieza y desinfección de cada medio de transporte.
- Los tripulantes y personal de limpieza que hayan sido clasificados como contactos del caso sospechoso deben ser identificados y registrados por la secretaria de salud.
- La agencia marítima deberá tener a disposición de la autoridad sanitaria el listado completo de toda la tripulación (con datos de contacto), en caso de ser requerido, durante los tres meses siguientes a la fecha de la identificación del primer caso sospechoso.
- Finalmente es importante recordar a las Secretarías de Salud contempladas en la Circular 004 de 2008, que todas las medidas tomadas a bordo también deben ser registradas en el certificado de control de sanidad del Anexo 3 del RSI 2005

5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias

La Instalación Portuaria de acuerdo con las exigencias legales y su sistema de gestión cuenta con un Plan de Emergencias, HS-QAM000, el cual hace parte del presente reglamento y se actualiza anualmente o cuando las circunstancias operativas así lo exigen.

El Plan de Emergencia es divulgado y socializado con los diferentes usuarios de la instalación portuaria.

Este plan tiene aplicación en el origen de los siguientes eventos que pueden ocurrir en la Instalación Portuaria:

Eventos naturales: Avalanchas, maremotos, huracanes, inundaciones, terremotos.

Eventos tecnológicos: Escape de materiales peligrosos, incendios, explosiones, accidentes de transporte, accidentes radiológicos, derrames, colapso de edificaciones y equipos.

Eventos humanos, antrópicos: Terrorismo, huelgas, manifestaciones, paros, sabotaje.

En caso de emergencia, los usuarios acatarán todas las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Emergencias de la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria queda facultada para ordenar la evacuación de sus áreas, ordenar el fondeo de las naves, o la evacuación de los vehículos en el momento en que constituyan riesgo para la Instalación Portuaria o para sí mismos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas todo usuario debe disponer de:

- Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.
- El equipo protector adecuado para el personal que aplique al procedimiento de emergencia correspondiente.
- Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

Ver Plan de Emergencias, HS-QAM000

5.31 Protocolos de circulación dentro del terminal

Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria 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 deberán cumplir con las normas del numeral de Normas de acceso y circulación de vehículos.

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

El ingreso de personal deberá cumplir con los requisitos establecidos en el numeral "Normas de acceso y circulación de personas"

El ingreso de equipos deberá cumplir con los requisitos establecidos en el numeral "Normas de acceso y circulación de equipos"

Las cargas serán identificadas en los sistemas del terminal usando los documentos de transporte correspondientes.

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

Los contratistas que realicen obras dentro de las instalaciones del terminal deberán realizar las siguientes actividades

- Evaluación de los riesgos e impactos ambientales
- Afiliar a todo su personal al Sistema Integral de Seguridad Social
- Asistir a la inducción de seguridad que el terminal establezca
- Establecer su propio programa de Evaluaciones Médicas Ocupacionales (Ingreso, Periódicas y Retiro)
- Cumplir con los requerimientos para vehículos, Uso e Inspección de Equipos,
- Hacer entrega y hacer uso correcto de los elementos de protección personal
- Establecer procedimientos de seguridad para Trabajo en Alturas, Trabajos en caliente, Trabajos en espacios confinados, Manejo de Químicos y Materiales Peligrosos, Transporte de Mercancías Peligrosas, Trabajos con energía eléctrica
- Tener procedimientos de atención y reporte de accidentes.
- Establecer su propio procedimiento de atención de emergencias.
- Establecer indicadores de gestión y auditorias para mejoramiento.

5.34 Protocolos y responsables de protección al medio ambiente y protección al medio marino, recepción de aguas sucias, residuos de sentina y basuras provenientes de las naves o artefactos navales según normatividad nacional y MARPOL

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Responsables

La Sociedad Portuaria es responsable del manejo de los residuos que se generen con motivo de cualquier actividad que se adelante dentro sus instalaciones portuarias, su recolección, tratamiento y disposición final, teniendo en cuenta los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de ésta.

Así mismo los usuarios son responsables ante la Sociedad portuaria y ante las autoridades competentes por el cumplimiento de los requisitos y las disposiciones vigentes expedidas para la protección al medio ambiente y protección al medio marino.

Para ver obligaciones de los usuarios refiérase al numeral 7.6. Obligaciones de protección del medio ambiente.

La sociedad portuaria podrá exigir el cumplimiento del plan o licencia ambiental a todos los usuarios.

Ante cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por las empresas o usuarios que desarrollen actividades en la instalación portuaria, la sociedad portuaria, podrá realizar las actividades necesarias para corregir, compensar y/o mitigar los efectos causados, sin perjuicio de la responsabilidad del usuario y su obligación de asumir los costos relacionados.

Protocolos para recepción de aguas sucias, residuos de sentina y basuras provenientes de las naves o artefactos navales según normatividad nacional y MARPOL

Ver numerales

4.6.10 Recibo y suministro de lastre

4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos,

4.6.14 Recepción de residuos sólidos

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

6.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves

La agencia marítima procederá a realizar el anuncio de arribo de la nave en los sistemas que disponga la sociedad portuaria teniendo en cuenta los requisitos indicados en el numeral 4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio, Información para Anuncios de arribo de naves, confirmación del anuncio de la nave y plazo de entrega de documentación

La sociedad portuaria establecerá una programación de sus muelles para el atraque, permanencia y zarpe. Cualquier cambio a dicha programación deberá ser autorizada por la sociedad portuaria.

Inicio de operaciones

El permiso para iniciar operaciones lo otorga la Sociedad Portuaria, previa declaración de Libre Plática por parte de las autoridades competentes.

El Capitán debe garantizar el alistamiento de la nave para inicio de la operación inmediatamente después de su atraque.

La nave debe disponer durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con la Sociedad Portuaria las operaciones de movimientos de carga.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Protocolo de alistamiento de las naves para iniciar trabajos

De acuerdo a la programación de embarcaciones la sociedad portuaria verificará y solicitará los recursos necesarios para la operación. Así mismo los agentes marítimos y operadores portuarios asignados deberán solicitar autorización a la sociedad portuaria para ingreso de personal y los recursos.

La sociedad portuaria asignará el muelle acorde a la programación y disponibilidad en las ventanas establecidas.

Los recursos solicitados serán confirmados por la sociedad portuaria. Así mismo los operadores portuarios, agentes, etc., deberán confirmar el ingreso a la sociedad portuaria cumpliendo los procedimientos de control de acceso.

Cualquier novedad en la planeación y asignación de recursos debe ser informada a la sociedad portuaria a la mayor brevedad.

Reunión preoperativa

La reunión preoperativa para servicios marítimos se realiza una hora antes de la recalada de la nave a boya de mar. Para servicios de carga especiales la reunión preoperativa puede realizarse con mayor antelación.

La reunión preoperativa está conformada por el personal que designe la Sociedad Portuaria, el Operador Portuario, el Agente Marítimo y demás usuarios que intervengan en la operación de la nave.

Para realizar la reunión preoperativa se requiere que el Armador, el Agente Marítimo y demás responsables de las actividades a desarrollar hayan cumplido los requisitos del presente Reglamento. Ninguna nave puede iniciar operaciones si previamente no se ha realizado la reunión preoperativa con asistencia de dichos responsables.

La operación de la nave se lleva a cabo con base en el programa de operaciones, en el que se detalla las labores a realizar, tipo y clase de carga a descargar y/o cargar, hora de iniciación, número de servicios, personal y equipo a bordo y en tierra, rendimientos por servicios y hora de terminación.

Períodos de permanencia en muelles

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.

Es responsabilidad de los capitanes de las embarcaciones contar con los amarres adecuados según las características del buque y asumirá los daños que se puedan ocasionar a otras embarcaciones o a la instalación portuaria por la falla o falta de estos amarres. También es responsabilidad de los capitanes la conexión de mangueras de combustible, agua y cables de energía a los puntos dispuestos por la sociedad portuaria en los muelles, por tanto, asumirá los daños ocasionados por falta o falla de estas conexiones.

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

Ninguna nave 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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

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 borrar, 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.

6.2 Prelación de Atraque

La nave anunciada, confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento tiene prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos.

La prelación de atraque se efectúa en orden de arribo a la Instalación Portuaria o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en este Reglamento.

La autorización de atraque o desatraque debe ser coordinada y autorizada por la Sociedad Portuaria.

Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de autorización de atraque, se somete a la prelación que se detalla, la cual puede ser modificada por la Sociedad Portuaria de acuerdo con las condiciones operativas:

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

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

La Sociedad Portuaria puede modificar la prelación de atraque, previo aviso a los interesados, teniendo en cuenta la situación portuaria, tipo de naves y tiempo de trabajo.

Las naves de línea regular tienen prelación sobre las naves de línea ocasional.

Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más naves del mismo tipo, se tiene en cuenta el orden de arribo como criterio para la definición.

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

En todo caso, la prelación de atraque debe ser autorizada por la Sociedad Portuaria de acuerdo con los criterios expuestos en este Reglamento y las condiciones de seguridad de la Instalación Portuaria.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La distancia mínima entre naves, el número de cabos y tipo de amarres en los puestos de atraque será determinada por la Sociedad Portuaria, dependiendo del tipo de embarcación.

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje

Aplican las mismas prelaciones que el numeral 6.2 Prelación de Atraque

6.4. Asignación de muelle

La Sociedad Portuaria 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 Sociedad Portuaria debe comunicar oportunamente a los Operadores Portuarios de practicaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

Aplican las mismas prelaciones que el numeral 6.2 Prelación de Atraque

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 Sociedad Portuaria.

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

El abarloomiento de naves o artefactos navales a unidades atracadas en la Sociedad Portuaria, puede ser autorizado por ésta, previa solicitud de los capitanes de las naves o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. La responsabilidad por los daños que puedan sufrir las naves o los cargamentos no es imputable en ningún caso a la Sociedad Portuaria.

Por regla general, las operaciones de cargue y/o descargue se efectúan con la nave atracada al muelle. Estando la nave atracada, la Sociedad Portuaria puede autorizar el descargue a gabarras o planchones; en este caso la mercancía debe pagar uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra, el uso de muelle y otros servicios a que haya lugar.

Toda nave, planchón o gabarra, atracado al muelle, esté o no trabajando, debe pagar a la Sociedad Portuaria uso de muelle de acuerdo a la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones

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

Normas generales de seguridad para operación marítima

Naves

- El capitán es responsable por la seguridad general de su nave, sin embargo, puede asignar un miembro de la tripulación como supervisor durante la estadía de la nave en el terminal.
- En caso de tener condiciones subestándar que puedan poner en riesgo o causar accidentes que afecten a las personas, equipos, carga o medio ambiente deben ser notificadas inmediatamente a la sociedad portuaria.
- El capitán de la nave debe proveer una escala para acceso seguro con malla de seguridad.
- El capitán de la nave debe proveer iluminación apropiada durante la noche en los pasillos y bodegas de carga.

Instalaciones

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- Los peatones solo podrán caminar en las zonas demarcadas. La sociedad portuaria podrá, más no estará obligada a proveer un servicio de transporte interno.
- Las áreas para el tránsito de vehículos de carga están demarcadas. Los conductores deben seguir las señales de tránsito y mantener la velocidad máxima establecida.
- El acceso a las áreas de inspección y bodegas es restringido y solo podrán permanecer los usuarios que estén autorizados y estén prestando un servicio contratado.

Muelles

- Los muelles son de acceso restringido y solo podrán permanecer, en las zonas demarcadas, los funcionarios del operador portuario nominado, autoridades y/o tripulación de la motonave que estén ejecutando funciones relativas a los servicios contratados.
- Está prohibido caminar debajo de cargas suspendidas y sentarse en borde del muelle.
- Para ingresar o salir del muelle, los usuarios solo podrán caminar en las zonas demarcadas. La sociedad portuaria podrá, más no estará obligada a proveer un servicio de transporte interno.

Normas de seguridad y salud en el trabajo para naves

1. Las naves que ingresen u operen en la Instalación Portuaria deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los Reglamentos internacionales y que exija la autoridad marítima.
2. Las naves que se encuentren atracadas en los muelles no pueden realizar reparación alguna sin previa autorización de la Sociedad Portuaria. Cuando la reparación implique que la nave se quede sin máquinas propulsoras, debe solicitarse la autorización de la Capitanía de Puerto. La nave que se encuentre atracada debe estipular e informar el tiempo de la reparación y en caso de excederse, la Sociedad Portuaria puede ordenar su fondeo por cuenta y riesgo del armador o representante de la embarcación.
3. No está permitido el desguace de naves en la Instalación Portuaria.
4. En caso de hundimiento o encallamiento de una nave en el área de maniobra de la Instalación Portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deben ser iniciados de inmediato por el Armador, su representante o Agente Marítimo, bajo su cuenta y riesgo, sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender la Sociedad Portuaria.
5. Ninguna nave, mientras se encuentre atracada operando, puede poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.
6. Las naves con carga explosiva o radioactiva a bordo que no vaya a ser descargada en la Instalación Portuaria, se les permite atracar, siempre y cuando cumplan las directrices estipuladas en el código IMDG, en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje/envase, segregación y estiba. El personal de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Sociedad Portuaria y el Operador Portuario, previo al inicio de la operación, determinan las medidas de seguridad y protección a seguir durante la permanencia de la nave en Puerto.
7. Las naves que se encuentren atracadas no pueden achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o las aguas de la Bahía de Cartagena. Si esto ocurriera se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta del Armador.
8. La manipulación y almacenamiento de carga peligrosa en la Instalación Portuaria debe sujetarse a las recomendaciones del código IMDG de la O.M.I en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje / envase, segregación y estiba y demás normas sobre esta materia establecidas por la Sociedad Portuaria en el estándar HS-EST107

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Manipulación Segura de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), o en el que lo sustituya. Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la Instalación Portuaria.

9. En caso de emergencia o para garantizar la seguridad en la Instalación Portuaria y de las naves atracadas, la Sociedad Portuaria, previo visto bueno de la Superintendencia de Puertos y Transporte, puede ordenar la destrucción de las mercancías de que trata el punto anterior, cuando éstas se encuentren bajo su competencia.
10. En los casos en que el cargamento sea catalogado por la Sociedad Portuaria como de cargue o descargue directo y evacuación inmediata, no puede ser descargado, hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero, cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de la Instalación Portuaria.
11. La seguridad de las naves mientras permanezca en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán de la nave. Cuando se encuentre atracada debe adicionalmente cumplir con las normas de seguridad que imparta la Sociedad Portuaria.
12. Cuando existan pronósticos de mal tiempo o este se presente, los capitanes y tripulación de los buques fondeados deben permanecer a bordo, alistar segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.
13. Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en la instalación Portuaria.
14. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además, decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes deberán ejercer suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
15. Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves que arriben o se encuentren en la Instalación Portuaria no deben consumir ni encontrarse bajo los efectos del alcohol ni sustancias alucinógenas durante sus jornadas de trabajo u operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia. El Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol u otras sustancias en los oficiales de la nave, debe dar aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Sociedad Portuaria para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

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

6.6. Desatraque

Se ordena el desatraque de una nave en los siguientes casos:

- (a) Por razones de seguridad o de orden público.
- (b) Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, al Operador Portuario o condiciones de los cargamentos, que no garanticen el cumplimiento de la programación marítima.
- (c) Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fitosanitarios.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- (d) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.
- (e) Por falta de disponibilidad de equipos (vehículos) que garanticen las labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- (f) Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- (g) Cuando no exista en la Instalación Portuaria suficiente mercancía de embarque legalizada que garantice la continuidad de las operaciones.
- (h) Criterios de seguridad y protección de la Instalación Portuaria.
- (i) Por servicios de Operadores Portuarios o de terceros a la nave que afecten la programación marítima.

Una vez se solucione el problema, la nave debe someterse a la nueva programación de atraque.

Cuando la Sociedad Portuaria curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación debe efectuarse dentro del tiempo programado. El tiempo máximo no debe exceder de treinta (30) minutos después de haber finalizado operaciones.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave debe zarpar o fondear en forma inmediata, salvo autorización de la Sociedad Portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, es responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la Sociedad Portuaria y a terceros por su demora.

Ninguna nave o embarcación puede fondear o permanecer en:

- En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- Los canales Navegables dentro del puerto o instalación portuaria.
- Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras naves.
- Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, la Sociedad Portuaria, previo estudio de la solicitud, puede autorizarlo, pero todos los gastos de la maniobra y demás costos consecuentes son por cuenta del Agente Marítimo que ha solicitado el cambio.

6.7. Orden de desatraque

En caso de zarpe de simultáneos, la sociedad portuaria determinara la secuencia de los mismos. Es responsabilidad de los capitanes advertir el tráfico de la zona de maniobras y tomar las distancias seguras a otras embarcaciones.

6.8. Requisitos para el zarpe

Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria puede salir de la Instalación Portuaria sin el zarpe que expida la autoridad marítima. Lo anterior no aplica para embarcaciones menores.

El Capitán de la nave debe garantizar el alistamiento de la nave para zarpe dentro de los siguientes 30 minutos después de la hora del final de la operación. Cualquier perjuicio causado por demoras superiores a este límite

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

es responsabilidad del Capitán de la nave, quien responde a la Sociedad Portuaria y a terceros afectados por los costos ocasionados.

CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo

Obligaciones de seguridad integral

Será obligación de la Sociedad Portuaria y de los Usuarios, en cuanto fuere aplicable:

1. Cumplir y hacer cumplir dentro de la Instalación Portuaria todas las normas establecidas por la legislación colombiana y los procedimientos e instrucciones de la Sociedad Portuaria respecto a la Seguridad Integral, incluyendo las disposiciones establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente.
2. Cumplir los estándares y procedimientos de seguridad industrial en lo referente a la debida tenencia y uso de elementos de protección personal, los trabajos de alto riesgo tales como trabajos en caliente, trabajos en altura, trabajos en espacios confinados y trabajos con energías peligrosas.
3. No fumar en la Instalación Portuaria y su respectiva área de maniobras marítimas, inclusive a bordo de artefactos navales que no pertenezcan a la Sociedad Portuaria, ni realizar actividades bajo los efectos del licor o drogas que causen dependencia y/o alteraciones en la capacidad sicomotriz de la persona.
4. Mantener manuales de Seguridad Integral y procedimientos de operación acordes con las actividades realizadas y los factores de riesgo de la Instalación Portuaria. Demostrar, en cualquier momento, que dichos manuales y procedimientos han sido materia de entrenamiento con su personal incluyendo, entre otras, lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y OHSAS18000
5. Dotar al personal con todos los elementos de protección personal necesarios para su actividad; tales como cascos, botas industriales, guantes, chalecos fluorescentes, así como también de sus respectivos uniformes con la identificación de su empresa. Cuando la actividad lo requiera también se deben suministrar elementos especiales de protección como gafas, protectores auditivos, chalecos salvavidas, etc.
6. Responder por las obligaciones que no cubra el Sistema Integral de Seguridad Social en cuanto a incapacidades, gastos por tratamientos médicos, clínicos, quirúrgicos y por muerte de sus trabajadores o asociados, originados en accidentes de trabajo, enfermedad común y enfermedad profesional.
7. Exigir iguales condiciones de seguridad integral a las de sus propios trabajadores, para el personal de los usuarios o contratistas que provean servicios, sin perjuicio de su responsabilidad directa en la actividad.
8. Cumplir lo establecido en la ley y por la Sociedad Portuaria en cuanto a la prevención, reporte e investigación de accidentes y en todo lo relacionado con riesgos laborales.
9. Tomar de inmediato las medidas correctivas, en armonía con lo dispuesto en este Reglamento y demás disposiciones pertinentes, cuando ocurra un accidente que cause lesiones personales y/o daño a la propiedad. El supervisor u otro representante del usuario debe coordinar de inmediato con la Sociedad Portuaria, las acciones pertinentes en estos casos. Igual procedimiento se debe realizar en caso de robo, saqueo, contaminación o cualquier otra anomalía.
10. Recoger las basuras y desechos que se produzcan en la operación que realiza. En caso contrario la Sociedad Portuaria atiende estas tareas directamente y factura el costo de este servicio.
11. Se encuentra prohibido recibir o entregar cualquier tipo de residuo peligroso dentro de las Instalación Portuaria de acuerdo con la reglamentación vigente.
12. Disponer adecuadamente de todos los residuos peligrosos o no peligrosos generados por su actividad, de acuerdo al sistema de clasificación establecido por la Sociedad Portuaria y adoptar todas las medidas necesarias en las actividades de prevención, reducción y separación en la fuente, acopio, almacenamiento, transporte, aprovechamiento y/o valorización, tratamiento y/o disposición final de dichos residuos.
13. Responder ante las autoridades ambientales y la Sociedad Portuaria por el manejo, los eventos o derrames de hidrocarburos (combustible, aceite, ácidos, gases, líquidos inflamables, etc.) y cualquier otra sustancia

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

- que produzca contaminación del medio ambiente, que se presenten en desarrollo de sus actividades. Para esto debe desarrollar todos los controles necesarios para minimizar el riesgo de este tipo de accidentes, así como disponer de las barreras o sistemas especializados para la neutralización de los derrames que se presenten. En caso de ocurrencia de derrames de estos productos, debe responder por los daños causados a la Nación, la Sociedad Portuaria y/o terceros, y asumir las obligaciones y el pago total de los costos que se generen como consecuencia de la presentación del siniestro.
14. Cumplir los procedimientos establecidos en el Plan de Protección, debidamente aprobado por la Autoridad Marítima, conforme al nivel de protección en que se encuentre operando la Instalación Portuaria, conforme al Código PBIP.
 15. Obtener autorización previa de la Sociedad Portuaria para efectuar reparaciones de equipos dentro de la Instalación Portuaria. Para determinar la clase de reparación que puede realizarse, debe informar por escrito a la Sociedad Portuaria todas las especificaciones del trabajo a realizar y esperar hasta que sea aprobado para iniciar los respectivos trabajos.
 16. La zona para el almacenamiento de combustibles, aceites y lubricantes se encuentra ubicada en una zona aislada de los cuerpos de agua, para evitar que un derrame accidental afecte la calidad del agua de la bahía.
 17. Cualquier persona natural o jurídica, usuario u operador en la instalación portuaria está en la obligación de dar cumplimiento a los requerimientos ambientales descritos en este reglamento, el Plan de Manejo Ambiental, sus modificaciones u otras disposiciones ambientales vigentes, para lo cual la sociedad portuaria es responsable de difundir y dar a conocer dicha obligación y verificar su cumplimiento.

Debido a que la Sociedad Portuaria, en cumplimiento de sus obligaciones ambientales, responde ante la Autoridad Ambiental por los posibles daños o afectaciones que se presenten en la Instalación Portuaria respecto al medio ambiente, puede en cualquier momento inspeccionar o intervenir el servicio prestado por el operador portuario así como las actividades de los usuarios y tomar decisiones sobre su continuidad o forzosa suspensión, sin perjuicio de las acciones que pudiera emprender para el resarcimiento de daños ocasionados por el usuario o el operador portuario.

7.2. Fumigaciones

Este procedimiento aplica para la fumigación y control de plagas en todas las áreas de la sociedad portuaria.

Responsabilidades

La sociedad portuaria es el responsable de la planeación, ejecución, supervisión y valoración de las fumigaciones para el control de plagas, insectos voladores y rastreros en las instalaciones, debe velar porque la realización de las actividades cumpla con las condiciones de seguridad establecidas para las personas, el ambiente, las mercancías y las instalaciones.

Los usuarios de la sociedad portuaria serán responsables por las fumigaciones a buques, áreas o mercancía que estén bajo su responsabilidad. Deben contar con la debida autorización de la sociedad portuaria y deberán cumplir con los mismos requisitos que aquí se establecen.

Generalidades

Debido a la permanente proliferación de insectos rastreros y voladores (moscas, mosquitos, cucarachas, hormigas, ácaros, polillas, comején), plagas (ratas y ratones), aves (palomas y murciélagos) en las instalaciones, la ejecución de estas actividades se realiza a través de operadores portuarios o terceros especialistas.

Las actividades de fumigación se realizan periódicamente de forma programada en cada una de las áreas. Las áreas que no se fumiguen en el día programado, se reprograman para la semana siguiente o en la fecha que de común acuerdo se establezca.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Adicionalmente, actividades no programadas de fumigación se realizan a solicitud, por la presencia de plagas en la carga o en áreas determinadas.

Los usuarios de la sociedad portuaria solo podrán realizar fumigaciones a buques, áreas, o mercancía que estén bajo su responsabilidad con la debida autorización de la sociedad portuaria y con los mismos requisitos que aquí se establecen.

Los operadores portuarios o terceros especialistas para la fumigación deberán contar, entre otros, con las siguientes licencias:

- Licencia del Departamento Administrativo Distrital de Salud - DADIS.
- Certificación de registro y cumplimiento de las normas establecidas en el Decreto 1843 de 1991 referente al uso y manejo de plaguicidas.
- Licencia de Instituto Colombiano Agropecuario – ICA.
- Licencia de Operadores Portuarios (para los operadores portuarios)
- Las demás licencias vigentes dispuestas por la normatividad local.

Equipos de Fumigación

Para realizar la fumigación hay dos métodos utilizados, la fumigación por aspersión manual y la fumigación por aspersión a motor.

Los equipos utilizados para esta actividad pueden ser propiedad del tercero especialista o del operador portuario y cada vez que se realiza un servicio de fumigación deberán mantenerse en buen estado.

Ejecución de la fumigación

- El personal encargado de realizar la fumigación siempre debe portar los EPP adecuados para la actividad que va a ejecutar.
- Evacuar a todo el personal de las áreas a fumigar.
- Evitar fumigar las aguas que vayan a ser utilizadas para consumo humano.
- Cerrar el recinto del área fumigada hasta el siguiente día.

Registro de las áreas fumigadas

El operador portuario o tercero especialista debe llevar un control documental de las áreas fumigadas, el cual lo debe entregar a la Sociedad Portuaria.

7.3. Residuos contaminantes de los buques

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo a lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 1978, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados. Los capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

7.4. Cargas de origen animal y vegetal

Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoonosanitario para mercancías de importación.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

7.5. Cargas de material explosivo y radioactivo

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

7.6. Obligaciones de protección del medio ambiente

1. Todas las naves que arriben a la Instalación Portuaria deben dar cumplimiento a las normas ambientales nacionales y las del convenio internacional para la prevención de la contaminación del mar por parte de los barcos (MARPOL 73/78).
2. Toda empresa que desarrolle actividades de apoyo o preste servicios a las motonaves debe, además de obtener las autorizaciones y permisos correspondientes para ejercer tal actividad, estar dotada de los dispositivos adecuados para controlar y evitar el vertimiento de residuos al mar y su posible contaminación.
3. Teniendo en cuenta que está prohibido que las naves atracadas en el muelle de la Sociedad Portuaria achiquen sentinas, adelanten trabajos de soldadura y/o arrojen productos residuales a la Bahía de Cartagena, que produzcan impactos al medio ambiente y a las instalaciones portuarias, las naves y los operadores portuarios que presten su servicios en la Instalación Portuaria deben dar cumplimiento a las directrices impartidas en el Decreto 1875 de 1979 expedido por el Ministerio de Transporte, por el cual se dictan normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino y en todo caso cumplirán las disposiciones de la correspondiente plan de manejo ambiental.
4. Previa solicitud del agente marítimo y previo visto bueno de la Sociedad Portuaria, los operadores portuarios autorizados pueden prestar el servicio de recepción de residuos de sentina del cuarto de máquinas en cantidades limitadas. La consiguiente interrupción de las operaciones será por cuenta del buque, al igual que el servicio prestado.
5. Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por el Convenio para la Prevención de la Contaminación del Mar (MARPOL/73/78).
6. Los usuarios que desarrollen obras o actividades dentro de las instalaciones portuarias deben:
 - Responder porque el Plan de Manejo Ambiental (PMA) sea aplicado en forma integral y velar por su divulgación, comprensión y cumplimiento por parte de todo el personal que se encuentre bajo su cargo.
 - Demostrar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente para el desarrollo del objeto del contrato y de manera especial, con el PMA de la instalación portuaria. Para esto se debe presentar un informe periódico con las medidas de mitigación adoptadas.
 - Establecer un programa para el control y mantenimiento de su maquinaria y equipos, de tal forma que permita verificar su adecuado estado de funcionamiento.
 - Efectuar, a su costo, la disposición final de los residuos propios de su actividad generados dentro de la Instalación Portuaria.
 - Efectuar a su costo las acciones correctivas por daños ambientales producidos por su negligencia o culpa, sin perjuicio de las sanciones legales a que hubiera lugar.

CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

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

8.2. Facilitación del tráfico marítimo

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos, nacionales es competencia de la autoridad marítima, conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rijan, en especial, lo contenido en las normas nacionales y convenios internacionales relacionados con la facilitación del tráfico marítimo.

8.3. Visita oficial

Toda nave que arribe a la Instalación Portuaria, antes de iniciar operaciones de manipuleo de carga, embarque o desembarque de tripulantes, debe recibir la visita oficial de las siguientes autoridades nacionales:

- Capitán del puerto o su representante, quien preside la visita.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante de Migración Colombia.
- Un representante del ICA.

El Agente Marítimo o el Armador debe informar a las autoridades indicadas la hora de arribo de la nave. La visita se lleva a cabo a la hora establecida por la Capitanía de Puerto.

Concluida la visita el Capitán de Puerto declara Libre Plática para la nave, salvo que existan situaciones o motivos que ameriten negarla.

La visita debe ser atendida personalmente por el Capitán de la nave.

El Agente Marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria la correspondiente copia del Acta de Visita de la Capitanía de Puerto, una vez haya sido realizada.

8.4. Libre platica

La sociedad portuaria se abstendrá de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para expida por la Autoridad Marítima.

8.5. Reservas en la prestación del servicio

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de no autorizar el servicio cuando:

Condiciones meteorológicas

Cuando el estado del tiempo y las condiciones climáticas adversas pongan en peligro la operación.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Cuando se presenten vientos de más de 25 nudos en el área de maniobras, la Sociedad Portuaria puede restringir la operación, zarpe o atraque de motonaves. Sin embargo, en cualquier caso, es responsabilidad del capitán de la motonave tomar decisión de suspender la maniobra, si de acuerdo a las condiciones particulares de la embarcación y el clima representan un riesgo para la terminal o la motonave. Así mismo la autoridad portuaria podrá restringir la operación, zarpe y atraque de motonaves por condiciones meteorológicas que puedan afectar la seguridad del terminal y de las motonaves.

Condiciones Meteomarinás

Vientos

A partir de los datos históricos registrados por la Estación Meteorológica Sinóptica ubicada en la isla de Manzanillo, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, se presenta el comportamiento del viento, con base en registros de 20 años.

Época Seca: Predominio de los vientos Alisios provenientes de los sectores Norte – Noreste, Noreste y Norte con 45%, 12% y 8% de probabilidad. Intensidad del viento con promedios entre 5 y 10 nudos, y tendencia aumentar en horas de la tarde y noche hasta 15 nudos, con máximos de 30 nudos ante la presencia de fenómenos especiales.

Época Húmeda: Caracterizada por la disminución del viento, siendo de dirección variable; Noreste 12%, Norte 11%, Noroeste 10% y Sureste 9%, con intensidades entre los 04 y 10 nudos y con máximos de 15 nudos.

Época de Transición: Caracterizada por una variabilidad en la dirección del viento, iniciando desde dirección Norte a dirección Sur, 8% y 14% respectivamente, con intensidades entre los 3 a 7 nudos

Corrientes

Acuerdo estudios realizados por el CIOH (2002), la marea en ascenso produce corrientes a nivel superficial que facilitan el ingreso de las masas de agua oceánicas por la Escollera con una velocidad aproximada de 0,3 m/s y por Bocachica de 0,22 m/s y a nivel subsuperficial las masas de agua ingresan con velocidades de 0,57 m/s en la Escollera y 0,18 m/s en Bocachica. Se produce una bifurcación de estas en el sector de Bocachica en direcciones norte y noreste con 0,22 m/s, favorecidas por la acción del canal del Dique.

En condiciones de descenso a nivel superficial su velocidad se mantiene en magnitudes de 0,27 m/s saliendo por el sector de la Escollera y en Bocachica a 0,20 m/s. En subsuperficiales, la intensidad registra valores medios de 0,25 m/s, saliendo por la Escollera y en antes de llegar a Bocachica bordean el costado este de la isla de Tierra bomba, para llegar a este sector con velocidades promedio de 0,32 m/s.

En el área de interés, las corrientes que predominan son de deriva de viento y gradientes, resultado de la influencia integral de los vientos sobre toda la cuenca de la bahía. Existen efectos importantes de estratificación salina, producto del canal del Dique y poca influencia de las corrientes de marea (hasta 1 cms/s) (Oceanmet 2014).

Mareas.

La marea en el Caribe se caracteriza como micromarea, debido a que su rango varía entre 20 y 30 cm y rara vez excede los 50 cm (Wiedemann, 1973). Se registran de manera ocasional mareas semidiurnas de mayor rango, irregulares y de frecuencia no mayor de 6 veces durante el año, con periodos entre uno y tres días (Arias y Durán, 1984).

Con base en el análisis realizado por el CIOH a los registros de marea diarios obtenidos en el mareógrafo del IDEAM instalado en el muelle del CIOH, durante el periodo 1995 a 2003, se obtienen los promedios

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

multianuales de marea astronómica, donde se observa el registro de alturas mayores para los meses de septiembre, octubre y noviembre, teniendo febrero la serie de amplitudes más bajas.

La predicción diaria de marea para la bahía de Cartagena se puede consultar a través de www.cioh.org.co o la publicación Pronóstico de Pleamares y Bajamares Costa Caribe Colombiana del IDEAM.

Olas.

La bahía de Cartagena, por su configuración es ideal para el desarrollo de actividades marítimas. La isla de Tierra bomba, debido a su ubicación contribuye a que la acción del oleaje proveniente del océano se refleje o disperse sobre ella antes de realizar su ingreso a la bahía. Lo anterior, ocasiona que el oleaje dentro de la bahía de Cartagena permanezca estable, y ante la presencia de fenómenos adversos sobre el área las perturbaciones de este no alcancen valores altos.

Los vientos son un factor fundamental en la formación del oleaje, ya que existe una relación directa entre la altura de la ola significativa (Hs) y el ciclo anual de los vientos en el Caribe, teniendo un comportamiento bimodal, es decir un periodo más intenso para la época seca y un periodo más débil para la época húmeda y de transición cuando los vientos alisios se debilitan.

Los resultados conocidos a través de la "Determinación del clima de oleaje medio y extremal en el Caribe colombiano", indican que, para el área del Caribe colombiano, el oleaje proveniente del NE tiene una probabilidad de ocurrencia del 32%, y los provenientes de los sectores ENE y NNE con un 10% y 15%, respectivamente. La altura significativa (Hs) se presenta con una magnitud de 1,5 metros, con un 50% de ocurrencia, mientras que en los oleajes extremales se presentan un Hs de 6,85 m, en un periodo de retorno de 50 años. Con base en este estudio, se concluye que principalmente por la configuración geomorfológica de la bahía, el oleaje fuerte no se propaga en su interior, disipándose en gran manera en razón a los cambios de profundidad al ingresar por Bocachica y Boca grande. Los resultados de modelación obtenidos en el Estudio Oceanográfico Albornoz (OCEANMET 2009), permitieron concluir que: la ola media es de 0,10 metro de altura, con una incidencia de 220° - 240° y la ola significativa es de 0,16 metros de altura.

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 o equipos recolector de residuos

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

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 carrotanque 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.

CAPITULO IX FACULTADES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA Y RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACION DEL SERVICIO

9.1 Facultades de la Sociedad Portuaria por incumplimiento de las obligaciones de servicio público

La Sociedad Portuaria, en cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión y en su función de ente administrador de la Instalación Portuaria, puede:

1. Suspender o restringir la prestación de servicios solicitados por usuarios que no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.
2. Suspender la autorización de prestación de servicios a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y demás usuarios cuando incumplan la normatividad colombiana vigente o lo establecido en el presente Reglamento o cuando la prestación de los servicios vaya en contra o ponga en riesgo la seguridad integral o conlleve peligro a las personas, el medio ambiente, la carga, las naves y las instalaciones.
3. No autorizar o suspender el ingreso de personas naturales, personal de contratistas y proveedores, trabajadores o asociados de empresas o cooperativas, conductores, entre otros, que no hayan presentado los comprobantes de pago de salarios, compensaciones, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), y demás beneficios laborales legales y extralegales; así también cuando del análisis de estos documentos se deduzca el incumplimiento de las obligaciones que por ley le corresponden. Las personas deben acreditar documentalmente el cumplimiento de estos deberes, pudiendo la Sociedad Portuaria realizar controles generales o aleatorios sobre la materia.
4. Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en la prestación de los servicios no se utilicen los aparejos, personal y equipos apropiados, tanto en la nave como en tierra, que pongan en riesgo a las personas, la eficiencia de las operaciones y/o la seguridad, medio ambiente e instalaciones.
5. Modificar las condiciones de uso de las instalaciones para los usuarios, cuando existan situaciones que puedan comprometer la seguridad, la eficiencia y las productividades de la Instalación Portuaria.
6. Evaluar el desempeño de los usuarios respecto a la eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica profesional y gestión administrativa.
7. Solicitar a la autoridad competente la suspensión o cancelación definitiva del permiso o habilitación del usuario que incumpla la normatividad colombiana vigente o cuando éste no califique según el numeral anterior.
8. Suspender el ingreso de los usuarios que se encuentre con la documentación legal vencida o que no cumplan los requisitos de inscripción requeridos por la Sociedad Portuaria.
9. No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a la regulación legal y a las normas dispuestas en el presente Reglamento.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

10. Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y demás Usuarios, el cumplimiento de la programación acordada para la prestación de los servicios.
11. Suspender, hasta que se tomen las medidas correctivas, las operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten estiba deficiente; carga con señales de saqueo; condiciones inseguras; equipos, aditamentos y aparejos inadecuados.
12. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y con los rendimientos definidos por la Sociedad Portuaria, asegurando que los equipos e instalaciones portuarias sean utilizados eficientemente.
13. No autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos, menajes o mercancías que por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
14. Verificar la información declarada de cualquier cargamento o menaje cuando no haya claridad sobre el mismo. Los costos generados por esta operación están a cargo del propietario o a su representante.
15. No entregar los cargamentos, mercancías o menaje a los propietarios, consignatarios o representantes que no estén a paz y salvo con los pagos de facturas a la Sociedad Portuaria y/o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos por la normatividad colombiana vigente.
16. Abstenerse de recibir aquellos cargamentos o menajes que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por el código internacional IMDG de la OMI (en caso de carga peligrosa), señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.
17. Dar cumplimiento al artículo 52 del Decreto No. 1609 de 2002 o la norma que haga sus veces, el cual reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera.
18. Abstenerse de recibir mercancía, incluida las cargas IMO, que por su naturaleza y características requiera algún tipo de recurso para su manejo, y del cual no se cuente con disponibilidad al momento de la solicitud de ingreso.
19. Abstenerse de recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento en espacios cubiertos (bodegas o cobertizos) cuando no haya disponibilidad en las áreas de la Instalación Portuaria, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenarlos en sitios diferentes. En este caso, la Sociedad Portuaria se encuentra exonerada de toda responsabilidad.
20. Abstenerse de autorizar operaciones que no correspondan a las modalidades indicadas en la documentación de la mercancía.
21. Ordenar la inspección de los equipos y aparejos que operan dentro de la Instalación Portuaria con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos y aparejos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones para una correcta y segura operación, no pueden operar en las instalaciones portuarias.
22. No autorizar el ingreso de usuarios y/o vehículos en condiciones que puedan representar un peligro o riesgo para las personas, la carga, instalaciones y naves en la Instalación Portuaria.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

23. Intervenir en aquellas operaciones con bajo rendimiento con el fin de garantizar el normal desarrollo de las operaciones en la Instalación Portuaria.
24. Ordenar la suspensión de las actividades de usuarios u operadores portuarios cuando se evidencie que en el desarrollo de su actividad dentro de la Instalación Portuaria no se estén cumpliendo la Licencia Ambiental y/o Plan de manejo ambiental establecidos y se esté generando algún riesgo o afectación al medio ambiente.
25. No permitir el ingreso a la instalación portuaria de personal técnico u operadores de equipo que no puedan demostrar su idoneidad, experiencia y habilidad.
26. Permitir el ingreso y la permanencia de equipos portuarios y vehículos sólo cuando la demanda interna de servicios y la capacidad de la Instalación Portuaria así lo justifique.

9.2 Incumplimiento de las obligaciones de cualquier servicio público

En los casos en que el servicio no sea atendido dentro de la programación establecida, la Sociedad Portuaria puede suspender la operación o asignar a otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

9.3 Responsabilidad en la prestación de servicios

La responsabilidad de la Sociedad Portuaria, los Operadores Portuarios, los Agentes Marítimos, los Agentes de Aduana que transiten por la Instalación Portuaria y de los demás usuarios de la instalación portuaria o utilicen los servicios de la Sociedad Portuaria, se determina con sujeción a las normas de la Ley 1ª de 1991, el Código de Comercio, en particular, y la Ley Colombiana, en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.

De igual forma, es responsabilidad de la Sociedad Portuaria y de todos los usuarios cumplir la normatividad ambiental exigida en permisos, licencias y planes de manejo aprobados por las autoridades ambientales competentes para el desarrollo de actividades en la Instalación Portuaria.

Como empresa socialmente responsable la Sociedad Portuaria incluye en su política, el compromiso con la calidad y seguridad integral según consta en las certificaciones de acreditación, enmarcado en el cumplimiento de la legislación aplicable, la protección del medio ambiente, la salud y el bienestar de las personas.

Conforme a lo establecido en el presente Reglamento, se presume que por el sólo hecho de ingresar a la Instalación Portuaria, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el usuario o quien haga sus veces o actúe en su nombre manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento, cuyo texto está disponible en la Gerencia de la Sociedad Portuaria y se encuentra publicado en el sitio de Internet de la Sociedad Portuaria.

El ingreso de mercancías a la Instalación Portuaria bien sea de importación, de exportación o de trasbordo o la solicitud de servicios a las mercancías hace presumir que dicho ingreso o solicitud de servicios están autorizados por el propietario, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta el presente Reglamento.

9.4 Operaciones Marítimas

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue es responsabilidad del armador, su representante o de quien realice la actividad de operación portuaria.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Es obligación del Capitán de la Nave ordenar la ejecución de todas las tareas para el inicio de las operaciones, tales como colocación de la escala real con su malla protectora, ubicar las ataja-ratas, facilitar la verificación del estado de equipos de manipulación de carga y la iluminación; destapar bodegas y demás actividades necesarias para la seguridad y eficiencia de los servicios; así mismo, durante todo el tiempo de operaciones el Capitán de la Nave es responsable que se administre el lastre de la nave para que se mantenga estable y adrizado.

Es responsabilidad del capitán de la nave, mantener en buen estado de operación el equipo y/o grúas de a bordo para movilización carga, los compartimentos de almacenaje, guías de las celdas y la buena iluminación de todas las áreas de operación de la nave. También es responsable por el orden y aseo en las zonas de pasillos y vías de circulación peatonal a bordo, libres de material de trinca, aceites o hidrocarburos, carga y cualquier otro elemento que impida el seguro y libre tránsito. Debe garantizar las medidas de prevención contra caídas, a nivel y de altura. Consecuentemente es responsable de los accidentes que se ocasionen por la desatención de estas obligaciones.

De la misma forma, el Capitán de la nave debe informar daños existentes en los pasillos, cubiertas o bodegas o cualquier otro elemento que represente un riesgo adicional para la operación.

Para operaciones con grúas de tierra, el capitán de la nave debe asegurar las grúas del buque de tal forma que estén alejadas de la operación de movilización de cargue o descargue, manipulación de carga.

Cuando se utilicen las grúas de la nave, todos los componentes de las grúas y los dispositivos de seguridad deben estar en perfectas condiciones y contar con las certificaciones vigentes, para garantizar una operación segura. La Sociedad Portuaria puede exigir la presentación de todos los certificados de inspección de la nave. En caso de mal funcionamiento de las grúas y demás elementos de seguridad de la nave, la Sociedad Portuaria puede adoptar las medidas pertinentes para evitar daños, sin que esto de lugar a reclamación por los retrasos. La Sociedad Portuaria no es responsable de los daños causados por el mal funcionamiento de la grúa de la nave.

Todo el material de trinca, como twist locks, pencas, raches y barras, no son objeto de inventario y la Sociedad Portuaria no responde por faltantes o daños a estos elementos.

En caso de daños ocasionados durante la operación, el Capitán debe informar inmediatamente y registrar la novedad por escrito. La Sociedad Portuaria no es responsable por daños que no hayan sido debidamente reportados de la forma aquí establecida.

Es responsabilidad del capitán de la nave presentar de inmediato ante el Operador Portuario que le suministró servicios, cualquier reclamo o protesta por daños que le hubiera causado a su embarcación o a personas. Igualmente debe enviar copia de dicha comunicación a la Sociedad Portuaria.

En caso de que se causen averías durante las operaciones, la nave deberá notificar de forma inmediata a la Sociedad Portuaria a través de su agencia marítima dichos eventos. La Sociedad Portuaria no admitirá reclamaciones que se presenten con posterioridad al momento de su ocurrencia.

La sociedad portuaria no es responsable de daños a los buques o embarcaciones por efectos del viento, mareas u oleajes.

Frente a decisiones adoptadas por el capitán de la nave al momento del zarpe respecto a la no permanencia a bordo de algún tipo de carga, la Sociedad Portuaria se exonera de responsabilidad, dado que esta es una atribución exclusiva del capitán y/o de quien haga sus veces como responsables de la nave. En el caso de la carga la Sociedad Portuaria se limita a tomar las provisiones necesarias para trasladarla a depósito.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de no autorizar las operaciones que por su condición y/o características no garanticen y/o pongan en riesgo la integridad de las personas, los equipos y el medio ambiente.

La responsabilidad del Transportador Marítimo y del Agente Marítimo durante la operación, se rige por lo dispuesto en el contrato de transporte, las condiciones de fletamento y las normas que resulten aplicables a ellos, y a falta de norma aplicable, por el Código de Comercio Colombiano, y conforme su artículo 1492, el Agente Marítimo responde personal y solidariamente con el Capitán y el armador de la nave.

9.5 Operaciones Terrestres y Servicios a las mercancías

La responsabilidad de la Sociedad Portuaria en la prestación de servicios en la instalación portuaria se rige por lo establecido en el presente Reglamento y por las normas que regulan sus actividades, el contrato de depósito (Artículos 1170) y siguientes del Código de Comercio Colombiano).

Para efectos de la exoneración de responsabilidad de la Sociedad Portuaria por daños o pérdidas de cualquier tipo, incluyendo fluctuaciones en el servicio, se consideran eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

- (a) Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial la carga o mercancía.
- (b) Acto, culpa o negligencia del Operador Portuario.
- (c) Intervención de las autoridades públicas presentes en la Instalación Portuaria como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías conforme a la ley colombiana.
- (d) Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el propietario de la carga, el Importador, el Exportador, el responsable aduanero de la carga o sus representantes, el Operador Portuario o sus representantes, según el caso, durante la prestación de los servicios terrestres a la carga.
- (e) Inexactitud de la declaración del Operador Portuario, del Importador, del Exportador o del responsable aduanero de la carga o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, medidas, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.
- (f) Indebido o insuficiente embalaje de la carga, mercancía y/o menajes.
- (g) Mermas, desgaste o deterioro natural atribuibles a las características físicas de los cargamentos, del empaque o embalaje.
- (h) Daños originados por plagas, hongos, humedad y oxidación.
- (i) Inexactitud en las marcas o identificación externa de las mercancías o de la unidad de carga en que se encuentran.
- (j) Cuarentena.
- (k) Huelga, lockout, o cualquier restricción en el trabajo.
- (l) Fenómenos naturales adversos e intempestivos, como temblores de tierra, terremotos, fuertes brisas, fuertes lluvias, tsunamis, maremoto, o desastres naturales de cualquier tipo, etc.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

La Sociedad Portuaria no es responsable por faltantes o daños unitarios en los cargamentos o mercancías que lleguen y/o estén declarados en los manifiestos y conocimientos de embarque en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad o estado por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria no es responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados y que por alguna circunstancia continúen dentro de la Instalación Portuaria.

Desde el momento en que el personal y/o equipo del propietario de la carga, del Importador, del Exportador, del responsable aduanero de la carga o de sus representantes, o del Transportador, según el caso hagan contacto con la carga o le sea puesta a su disposición, ellos serán responsables de ésta.

Para los vehículos terrestres, el acondicionamiento, aseguramiento y distribución en plancha de la carga será responsabilidad del dueño de la carga, su representante o del transportador.

El Operador Portuario es responsable por los daños ocasionados a los cargamentos y/o menajes y a terceros como consecuencia de accidentes que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.

El conductor del medio de transporte es responsable por la seguridad de las cargas y/o menajes colocados sobre la plataforma de su vehículo. El vehículo, su plataforma y los elementos que los reciben, deben estar en buenas condiciones. Una vez en la plataforma, la carga y/o menajes deben estar asegurados con elementos resistentes y adecuados a cada tipo de embalaje. Para el aseguramiento de cargamentos o menajes, las plataformas deben estar provistas de puntos fijos de amarre para el uso de pencas, guayas o cadenas. Para el retiro de contenedores, las plataformas deben tener instalados, de manera fija, los conos que aseguren las cantoneras de los contenedores, previniendo su deslizamiento. Los daños generados por conos defectuosos o conos automáticos (twist locks) no son responsabilidad de la sociedad portuaria. El transportador debe disponer de carpas en buen estado para proteger la carga en caso de lluvias.

El conductor no debe dirigir, ni manipular ningún elemento durante la maniobra de cargue o descargue de contenedores.

Es obligación de los transportistas mantener el buen estado técnico-mecánico de los automotores que ingresan al Terminal, tener su SOAT vigente y demás documentos exigidos por la regulación sobre la materia. La Sociedad Portuaria puede restringir el ingreso de los automotores que no acrediten los estándares establecidos en la normatividad, siendo responsabilidad exclusiva de los transportistas y de las empresas que los contrataron, los costos generados a favor de la Sociedad Portuaria, las navieras, los dueños de carga y/o menajes, las agencias de aduanas, entre otros, por los retardos que esta situación genere en la operación.

9.6 Procedimiento en caso de accidentes

La Sociedad Portuaria cuenta con un Plan de Emergencia y/o Contingencia que incluye las acciones y medidas a seguir en el evento de una contingencia. Dicho Plan contempla las emergencias ambientales, de Seguridad Industrial y salud ocupacional que pueden presentarse en la Instalación Portuaria. El plan es permanentemente socializado a todos los usuarios y contiene las acciones, medidas, y esquemas de comunicación que deben seguirse en el evento de una emergencia o afectación ambiental.

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

- (a) La Sociedad Portuaria debe informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación. En este caso se coordinan los correctivos del caso con las dos entidades.

Si el accidente generase un riesgo o afectación al medio ambiente, la Sociedad Portuaria, además, informará a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-, a la autoridad regional y local competente, y activará el plan de Emergencia aprobado en la respectiva Licencia y/o Plan de manejo Ambiental.

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

1. Informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transportes y a la Dirección General Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
2. Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval no toman las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio, la Sociedad Portuaria, previa consulta con la Autoridad Portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro, siendo asumidos los costos que por estos conceptos se incurran, por el armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

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

Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma de manera inmediata las medidas pertinentes, la Sociedad portuaria y la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima deben efectuar el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

(d) La utilización de las áreas de almacenamiento y las que se asignan como tales en la Sociedad Portuaria, implica por parte de los propietarios de la carga, mercancías o menajes, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por razones de fuerza mayor o caso fortuito. Por lo tanto, no hay lugar a indemnización por los daños que se presenten por cualquiera de las circunstancias anteriores.

(e) La Sociedad Portuaria no responde por daños en la zona de almacenamiento cargas, mercancías o menajes cuando tales daños o averías obedezcan a evaporación, mermas, deterioro natural o se deriven de vicios propios de la carga, del empaque o embalaje defectuoso o inadecuado por su poca consistencia o mala confección para la seguridad del contenido.

(f) La Sociedad Portuaria no es responsable por faltantes o daños a los cargamentos y/o menajes, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes, así continúen permaneciendo en las áreas de la instalación portuaria.

(g) De no demostrarse evidencia de alteración física de los empaques durante la tenencia de mercancía, la Sociedad Portuaria no acepta ni reconoce reclamos por faltantes de carga declarada en sobordos y conocimientos en forma de atados, bandejas, pallets o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no pueda ser previamente comprobable por sus funcionarios al momento de su recibo.

(h) Cuando se produzcan accidentes en la Instalación Portuaria se levanta de inmediato un acta en la que se consigna toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente.

- (i) El dueño de la carga y/o menajes, operador portuario, Agencia Marítima o su representante debe disponer de una persona en la Instalación Portuaria para que atienda y asuma las responsabilidades sobre la documentación y promesas de pago a favor de la Sociedad Portuaria, cuando es evidente su responsabilidad sobre las averías que surjan durante el desarrollo de la operación portuaria. El firmante de la promesa de pago autoriza a descontar el valor de los daños causados de los dineros que la Sociedad Portuaria le adeude.
- (j) Los daños a la carga y/o menajes, a las naves o a los bienes ocasionados durante la prestación de servicios contratados con empresas distintas a la Sociedad Portuaria, son responsabilidad de la empresa contratada. Cualquier reclamo al respecto debe dirigirse al responsable del servicio. No obstante, la Sociedad y/o terceros afectados por intermedio de esta, pueden hacer uso de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual o repetir contra el responsable por los daños causados.

9.7 Responsabilidad por daños a las instalaciones portuarias

La responsabilidad por los daños causados a las instalaciones portuarias se sujeta a las siguientes reglas:

- a. Los usuarios son responsables ante la Sociedad Portuaria y ante terceros afectados, por los daños que causen en accidentes debidos a condiciones y maniobras inseguras; el mal estado o deficiencia de los equipos utilizados; las malas condiciones de la carga, su embalaje o estiba; y cualquier otra situación que impida el correcto manejo y manipulación de las mercancías.

El capitán de la nave es responsable ante la Sociedad Portuaria y frente a terceros afectados, por los accidentes ocasionados por error de maniobra de los pilotos prácticos contratados para el atraque y desatraque; igualmente es responsable por los accidentes originados en las maniobras del barco con uso de remolcador.

- b. El usuario que cause daños a la propiedad debe pagar a la Sociedad Portuaria o al tercero afectado, los costos de reparación, reposición de los bienes, daños consecuenciales y/o emergentes. El pago debe hacerse en forma inmediata, una vez que se presente la evaluación del daño respectivo. La Sociedad Portuaria o terceros afectados, con el fin de cubrir los costos del accidente, pueden hacer efectivas las pólizas de seguros por responsabilidad civil del usuario o repetir contra el responsable.

9.8 Responsabilidad por demoras o suspensión en la prestación de los servicios de la Sociedad Portuaria

La Sociedad Portuaria no es responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, incluyendo, pero no limitando, acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución o asonada, actos terroristas, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los Usuarios o personas ajenas a la Sociedad Portuaria; o cuando en la zona de la Instalación Portuaria se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de la Sociedad Portuaria, hagan peligrosa la prestación de los servicios.

En los casos en que exista duda sobre la responsabilidad por los accidentes ocurridos en la Instalación Portuaria, la Sociedad Portuaria sólo responde cuando las autoridades judiciales así lo determinen.

CAPÍTULO X COMITÉ DE MEJORAMIENTO

10.1 Responsabilidades

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. – CONTECAR"

Los usuarios de la instalación portuaria son responsables por las infracciones al presente Reglamento y están obligados a atender las instrucciones o sanciones que imparta o imponga la Sociedad Portuaria en cumplimiento de su función como ente administrador de la Instalación Portuaria, en los términos del presente reglamento y la ley.

Las infracciones que se cometan serán atendidas y resueltas de conformidad con lo estipulado en este capítulo.

10.2. Definiciones

Para una correcta interpretación del presente capítulo se establecen las siguientes definiciones:

Infracción: Todo acto u omisión por parte de un usuario de la instalación portuaria que vulnere la normatividad nacional e internacional aplicable a la misma, las normas contenidas en el presente Reglamento y los demás documentos que lo complementen.

Infractor: Persona natural y/o empresa usuaria que comete una infracción en la Instalación Portuaria.

Empresa responsable del infractor: Empresa responsable por la autorización de ingreso del infractor a la Instalación Portuaria.

Comité de Mejoramiento: Grupo de personas designado en representación de la Sociedad Portuaria para investigar las conductas de los usuarios y decidir sobre las acciones a tomar y la aplicación de la sanción procedente a una infracción.

Amonestación: Llamado de atención por escrito que se le formula a la empresa responsable del infractor y/o al infractor, que constituye una advertencia que una nueva falta, ocasionará la aplicación de una sanción de mayor grado.

Suspensión: Medida sancionatoria aplicable al infractor y/o a la empresa responsable de éste, consistente en la restricción de ejercer sus actividades en la Instalación Portuaria hasta por el término señalado por el Comité de Mejoramiento, sin sobrepasar dieciocho (18) meses, en consideración a la naturaleza y repercusión real o potencial de la infracción. En el evento de hechos que ameriten denuncias penales, la suspensión de ingreso a la persona natural infractora y/o la empresa responsable podrá ser indefinida.

Medida cautelar: La Sociedad Portuaria puede aplicar como medida cautelar la restricción inmediata del ingreso a la persona y/o empresa cuando el hecho pone en peligro inminente la seguridad de las personas, la carga, las instalaciones, equipos y el normal funcionamiento de las operaciones en la Instalación Portuaria, manteniéndola hasta cuando el Comité de Mejoramiento adopte su decisión final sobre el caso.

Suspensión automática: Prohibición inmediata de ingreso a la instalación portuaria para un infractor hasta por un máximo de cinco días, en los eventos descritos en este Reglamento.

Cancelación de autorización de ingreso a empresas: Es la sanción mediante la cual, previa autorización de la Superintendencia de Puertos y Transporte o de la autoridad competente, se cancela a la empresa infractora su autorización para realizar actividades en la Instalación Portuaria.

10.3 Procedimiento

Recibido el reporte o información de la infracción detectada se procede de la siguiente manera:

1. Si el hecho reviste gravedad que comprometa la protección y seguridad de la Instalación Portuaria, la eficiencia y continuidad del servicio, se solicitará al infractor que abandone de inmediato la Instalación Portuaria aplicando una suspensión como medida cautelar. En caso de que la persona sea responsable por cualquiera de los hechos contemplados en el numeral 2 del artículo 10.1, la medida cautelar podrá convertirse en una suspensión automática.

Parágrafo primero: Ante la imposición de una suspensión automática por los hechos contemplados en el numeral 2 del artículo 10.1, la Sociedad Portuaria podrá decidir si continúa con el procedimiento descrito en el siguiente numeral o si es suficiente la suspensión impuesta.

Parágrafo segundo: El resultado positivo al ingreso o estadía en la Instalación Portuaria de una prueba de consumo de alcohol o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas dará lugar siempre a la aplicación de una medida cautelar.

2. Seguidamente, la Sociedad Portuaria notificará del hecho investigado al infractor y a la empresa responsable de su ingreso a la Instalación Portuaria. Ambos, en forma independiente, dispondrán de dos (2) días hábiles, contados a partir del recibo de la notificación, para presentar por escrito a la Sociedad Portuaria los descargos correspondientes.
3. Recibidos los descargos escritos o vencido el término establecido en el numeral anterior, el Comité de Mejoramiento definirá las circunstancias de la comisión de la infracción, determinará su gravedad e impondrá la sanción correspondiente.

El Comité, de considerarlo necesario, citará a los involucrados a una audiencia de confirmación de los hechos de la infracción.

Incorporadas todas las pruebas y estudiados los descargos correspondientes a la infracción, el Comité de Mejoramiento notificará al infractor y a la empresa responsable de su ingreso, la decisión adoptada.

Parágrafo primero: De las reuniones del Comité de Mejoramiento se levantarán actas, las cuales serán firmadas por los intervinientes, y se conservarán bajo una numeración consecutiva.

Parágrafo segundo: El Comité de Mejoramiento tendrá una persona encargada de las comunicaciones, el recibo de los descargos, la conservación de los documentos y pruebas, y la elaboración de las actas de las sesiones.

10.4 Correctivos

Quienes cometan una infracción (personas naturales y/o empresas) estarán sujetos a la imposición de los siguientes correctivos por parte del Comité de Mejoramiento, de conformidad con el procedimiento descrito en el artículo anterior y a la naturaleza, efectos, modalidades y gravedad del hecho:

- **Amonestación.** Aplica sólo en el caso de infracción de menor trascendencia. Se dirige a la empresa responsable del infractor y al infractor mismo. La empresa responsable del infractor se obliga a tomar acción disciplinaria contra éste.
- **Suspensión automática.** Medida aplicable por la comisión de las siguientes infracciones:
 - No portar en forma visible el carné de identificación para el ingreso y permanencia en la Instalación Portuaria.
 - No utilizar el uniforme y elementos de protección necesarios para la actividad que está realizando.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. - CONTECAR"

- **Suspensión.** Aplica siempre en el caso de una infracción grave o mayor en cuanto a la afectación de la seguridad y la prestación del servicio.

El tiempo de suspensión aplicado al infractor depende de la gravedad, repercusión y daño ocasionado.

- **Cancelación de la autorización para ejercer la respectiva actividad.** Medida aplicable a la empresa responsable del infractor o de la infracción, previa la imposición en dos suspensiones. Requiere la comunicación previa a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la autoridad competente.

Parágrafo. Los correctivos anteriores se aplicarán sin perjuicio de las acciones civiles, laborales, penales o administrativas que la infracción origine, de las medidas policivas que deban tomarse para controlar e impedir la infracción o para restablecer la situación de normalidad, y de las sanciones cuya imposición está a cargo de otras autoridades.

CAPÍTULO XI ANEXOS

Anexo Plan de Emergencias

Plan de Emergencias, HS-QAM000

Revisó Técnico: Fernando Alberto Hoyos Escobar - Exp G03 - 7 - VGC *HA*
Diana Carolina Orjuela García - Profesional GIT Ambiental - VPRE *DOCA*
Vo. Bo. Técnico: Edison Díaz García - Gerente GIT Portuario VGC *ED*
Beatriz Eugenia Orozco Gil - Gerente GIT Ambiental VPRE *BE*

