REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN EN LA SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.
2024

CAPITULO I

ANTECEDENTES

1.1. Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1a. de 1991 y la Resolución No. 0071 del 11 de Febrero de 1997 emanada de la Superintendencia General de Puertos, las cuales constituyen parte integrante del mismo.

1.2. 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 del Terminal Marítimo entregado en concesión por el Estado Colombiano a la Sociedad Portuaria Río Grande.

1.3. Mediante los Contratos de Concesión Portuaria No. 29 de 2004 y No. 31 de 2006, fue adjudicado el uso de los bienes públicos a la Sociedad Portuaria Río grande.

CAPITULO II

ASPECTOS GENERALES.

2.1. Objetivo.

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A busca establecer 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.

2.2. Aplicaciones.

- Las disposiciones contenidas en el presente reglamento están acorde con la ley primera del 10 de Enero de 1991 y la resolución 850 de 2.017, los cuales constituyen parte integrante del presente reglamento.
- Las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento y demás normas legales y reglamentarias de la actividad portuaria, son de obligatorio cumplimiento para la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, y para todas las personas naturales o jurídicas que utilicen sus instalaciones o servicios.
- Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, las Sociedades de Intermediación Aduanera, Operadores portuarios, los transportistas, empresas transportistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicio y usuarios

en general, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

- Ninguna persona, incluida la tripulación, podrá desembarcar o embarcar por el muelle o cualquier otro sitio del terminal, mercancías, provisiones, materiales, equipaje u otros elementos, cualquiera que sea la clase o forma, sin el previo cumplimento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y las autoridades competentes.
- El cumplimento de normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios y autoridades de Sociedad Portuaria Rio Grande S.A del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por la superintendencia de Puertos y Transporte, Dirección General Marítima DIMAR, Dirección de Impuestos y Aduanas DIAN, Ministerio de Transporte, CORMAGDALENA, o por las demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias tales como las de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, ambientales y otras que son normas legales sean establecidas.
- La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A está en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso de los funcionarios de la Superintendencia de Puertos y Transporte y Cormagdalena, al terminal portuario objeto de los contratos No. 29 de 2004 y No. 31 de 2006 igualmente se encuentra en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que estás entidades requieran y aquellos que se le solicite por razones especiales.
- La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A es responsable por la veracidad y exactitud de los informes que presente. La Superintendencia de Puertos y Transporte y/o Cormagdalena dentro de sus atribuciones podrá aplicar sanciones cuando se encuentre irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según la naturaleza de la irregularidad.
- La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A está en la obligación de mantener vigentes las pólizas de seguro que garanticen el cumplimiento de las disposiciones legales y obligaciones contractuales vigentes, tales como la responsabilidad civil y daños a la nación y/o a terceros o al ambiente.

2.3. Definiciones.

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

a) **Actividad Portuaria**: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica, el manejo de carga, estiba y desestiba,

cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación y reconocimiento, usería, llenado y vaciado de contenedores, embalajes, pesajes, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación y en general todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcadores en las construcciones que existan sobre las playas y zona de baja mar en las orillas de los ríos cuando existan instalaciones portuarias.

b) **Agente de Carga**: Acorde con la logística colombiana, es la persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales cuyo objeto social incluye entre otro las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir y recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad.

c) **Agente marítimo**: Es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave, según lo determina el código de comercio colombiano y las normas administrativas que rigen su actividad. Art 14898 código de comercio.

d) **Armador**: Es la persona natural o jurídica que sea o no propietario de la nave la apareja, pertrecha, y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afecten. Art 1473 código de Comercio.

e) **Autoridades aduaneras**: Es el funcionario o dependencia oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad de exigir o controlar el cumplimento de las normas aduaneras.

f) **Autoridad Ambiental**: Es cualquier autoridad de la República de Colombia que tenga competencia en asuntos ambientales, incluyendo pero sin limitarse a las Corporaciones Autónomas Regionales, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y las Distritales**.**

g) **Autoridad Marítima**: Entidad que en nombre del Estado Colombiano ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, contrata y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima DIMAR y su Capitanía de Puertos. Cuando lo considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto a la actividad marítima y fluvial de practicaje, puede ejercer sus funciones en coordinación de la entidad encargada de vigilar y controlar la Instalación Portuaria.

h) **Autoridad Portuaria**: Son autoridades portuarias en el ambiente de sus respectivas competencias, el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentaciones del sector, la Superintendencia de Puertos y Transportes en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la presentación del servicio y la Comisión de Regulación de Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

i) **Autorizados:** Son los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, etc.

j) **Canal de acceso a las instalaciones portuarias**: Es el establecido por el concesionario como una vía de navegación natural o artificial sobre el cauce del río Magdalena que se desprende y conecta al canal de acceso al Puerto de Barranquilla y es utilizado como tránsito de las naves para permitirles acceder a las instalaciones portuarias o retirarse de ellas. Dependiendo de las condiciones hidráulicas del rio Magdalena, pueden establecerse uno o más canales de acceso a las instalaciones portuarias.

k) **Canal de acceso al Puerto de Barranquilla**: Es el canal oficial del puerto definido por la DIMAR y establecido en la carta de navegación oficial del Puerto de Barranquilla, Carta Náutica 253 Río Magdalena (Bocas de Ceniza- Puente Laureano Gómez).

l) **Capitanía de puerto**: Autoridad marítima local que ejecuta las políticas adoptadas por la autoridad nacional en su jurisdicción en este caso se refiere a la capitanía de puerto de Barranquilla.

m) **Carga**: Son los bienes y mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza presentación y empaque.

n) **Carga a granel**: Es toda carga solida liquida o gaseosa transportada en forma masiva homogénea sin empaque cuya manipulación usual no debe realizarse por unidades normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas equipos mecánicos de succión y transporte y tuberías para el caso de los líquidos y gases**.**

o) **Carga contenedorizada**: Son las mercancías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuesta en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.

p) **Carga Objetable**: Se consideran carga objetable a aquellas cargas averiadas a bordo del buque, que por sus condiciones de estiba puedan afectar la operación de cargue o descargue de la embarcación.

q) **Carga general**: Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada o semejante que este embalada en cualquier forma así como los contenedores se consideran carga general o aquellos bultos individualizados cada uno con

una marca y peso que se carga y descarga con las grúas de muelle y que para efectos prácticos se clasifican así:

- Empacadas, ensacadas y envasadas.
- Semigraneles, troncos perfiles, siderúrgicos, rollos, bobinas etc.
- Piezas maquinaria, automóviles, estructuras metálicas
- Pesada, cuando su peso excede la capacidad de las grúas del buque.
- La carga general es susceptible de ser paletizada, prelingada, contenedorizada o manipulada en naves Roll On - Roll Off.

r) **Carga peligrosa**: Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas naves instalaciones del puerto o al ambiente clasificadas como tal por la O.M.I.

s) **Cargue o descargue directo**: Modalidad de una operación de cargue y descargue cuya mercancía requiera la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre estiba en el terminal.

t) **Código PIBP**: En el código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias. PBIP que se hace parte de código XI-2 de convenio SOLAS 74 aprobada por Colombia mediante ley 8 de 1980 aplicable en todo el territorio nacional donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a las viajes internacionales así como a los buques de pasajeros cargas de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 ton que recalen en las mismas y unidades de perforación más adentro.

u) **Comité de programación de operaciones**: Grupo integrado por el Director de operaciones o Coordinadores del área de operaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, y un representante de los agentes marítimos y operadores portuarios cuya función primordial es la programación de las operaciones del cargue y descargue de las motonaves en la terminal.

Este Comité se convoca por parte del área de operaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A en la medida en que las circunstancias operacionales lo ameriten.

v) **Convenio solas**: Es el convenio internación para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, modificada y/o adicionada por sus diferente protocolo y aprobada en Colombia por la ley 8 de 1980.

w) **Cormagdalena**: La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena es una agencia de gobierno que tiene como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible de recursos naturales y la preservación del ambiente.

x) **Concesión portuaria**: Es un contrato administrativo en virtud de cual la nación, permite que una concesión portuaria utilice en forma temporal y exclusiva las

playa, terreno de baja mar y zonas accesorias. De aquello o estos, para la contra prestación económica. A favor de la nación y de los municipio o distrito done operen los puerto.

y) **Cut off**: Se refiere al límite máximo de tiempo en el cual toda carga de exportación que vaya a ser objeto de embarque en una motonave previamente programada puede ingresar al terminal portuario objeto de contrato de concesión portuaria No 41 de 2010 a fin de que se realice los tramites y efectivamente se realice el embarque en los tiempo y horas programado en este periodo el usuario debe proveer toda la documentación de la carga y cancelar todos los servicios portuarios, a fin de que se pueda producir la autorización de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A para el embarque, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A establecerá la fecha y hora de cut off, pudiendo el usuario solicitar con anticipación su extensión, cuya aceptación será discrecional por parte de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

z) **Empresa Pública Administrativa Barranquilla Verde**: Es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local.

aa) **Secretaria de Salud – Atención en salud, concepto sanitario de la bodega para bebidas y alimentos**: Organismo estatal de orden local que regula los programa de sanidad portuaria y plaguicida.

bb) **Derechos especiales de giro (DEG):** Moneda de cuenta oficial de fondo monetario internacional, cuyo valor se establece de materia dinámica con carga al promedio de valor de una canasta de moneda de aceptación internacional.

cc) **Dirección General Marítima (DIMAR)**: Es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación.

dd) **Dirección de Impuesto y Aduana nacionales (DIAN):** Unidad administrativa especial de carácter técnico adscrita al ministerio de hacienda y crédito público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuesto territoriales y tienen las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento de régimen cambiaria en materia de importación y exportación de bienes y servicios (decreto 2117 de 1992-decreto de 2685 1999).

ee) **Free-In-Out (FIO**): Modalidad de transportes en la cual el cargue y descargue de las mercancías no está incluido en el valor de los fletes.

ff) **Inspección no intrusiva:** Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, volúmenes y demás

características de la mercancía; mediante sistemas de alta tecnología que permiten visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la faculta de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

gg) **Instituto Colombiano Agropecuario (ICA):** Es el ente estatal regulador económico en los precios de mercado de productos agrícolas, promoviendo la asistencia técnica.

hh) **Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP**): Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca entidad estatal que regula los convenios y proyectos acuícolas.

ii) **Libre Platica**: Autorizaciones que dan las autoridades portuarias para el inicio de operaciones en una motonave luego de firmar el acta de visita.

jj) **Maniobra de atraque**: Zona de atraque y desatraque o zarpe, es el punto donde la nave es totalmente dependiente de los mecanismo de tierra y sus máquinas permanecen en stand by hasta que esté totalmente seguro en tierra momento en cual se da por terminada con las máquinas y la naves depende de totalmente de su situación de atraque.

kk) **Muisca**: Sistema informático de gestión aduanera que facilita por parte de la DIAN el control oportuno y eficaz de las mercancías, para efecto de la aplicación e interpretación en los procedimientos y normas de la operación aduanera.

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

mm) **Nave**: Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga de importación y/o exportación, transbordo y cabotaje; pudiendo ser de línea regular o línea ocasional. En general, las construcciones idóneas para la navegación a las que se refieren el código de comercio.

nn) **Nave de línea regular**: Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con las rutas e itinerario fijados y prestablecidos**.**

oo) **Nave de línea ocasional**: Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o de forma discontinua.

pp) **Obligación Aduanera de Importación**: Nace por la introducción de mercancía del exterior al territorio nacional, comprende la presentación de la declaración de importación, en 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, a tener la solicitud de información y prueba, y en general, cumplir

con las exigencias, requisitos, y condiciones establecidas en las normas correspondientes.

qq) **Organización Marítima Internacional (OMI)**: Organismo consultivo de las Naciones Unidas de cobertura mundial responsable de las regulaciones relacionadas con el mar y que agrupa a todos los países que ejerce actividad portuaria marítima.

rr) **Operador Portuario**: Es la persona natural o jurídica que reconocida por la superintendencia de puertos y transportes, que presta servicio en los terminales tales como cargue y descargue, vaciado y llenado de contenedores, dragado, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestra, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodega y entre puentes, reparaciones menores, tarja, trincado, Alquiler de equipos, almacenamiento, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga y toda otra actividad que se realice en el terminal, tal como los estipula el artículo 5 de la ley 01 de enero 10 de 1991, el decreto 2091 de 1992 y la normas que en el futuro la modifiquen o le adicionen.

ss) **Plan de Manejo Ambiental (PMA):** Conjuntos de programas proyectos y actividades a ser desarrollado dentro del terminal, tendientes a lograr un equilibrio entre el desarrollo portuario y el ambiente**.**

tt) **Policía Antinarcóticos:** Especialidad de la Policía Nacional con quien se mantiene un acuerdo de voluntades para el control del narcotráfico dentro de la instalación portuaria.

uu) **Protocolo:** Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución especifica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria.

vv) **Puerto**: Es el conjunto de elementos físicos que incluyen canales de acceso instalaciones y servicio que permite aprovechar un área frente a la costa o rivera de un rio en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre marítimo y fluvial (art.5.numeral 511 ley 1/91). Dentro del puerto quedan las terminales portuarias, muelles y embarcaderos. Este caso se refiere al puerto de barranquilla.

ww) **Reglamento sanitario (RSI 2005):** es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58 Asamblea Mundial de la Salud en Mayo 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 Publica de Importancia Internacional (ESPII).

xx) **Responsable de la obligación Aduanera**: De conformidad con las normas correspondientes serán responsable de las obligaciones aduaneras, el

importador, el propietario, poseedor o tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones aduaneras que se deriven por su intervención, el transportador, agente carga internacional, el depositario, la sociedad de intermediación aduanera y el declarante, para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la DIAN o por la entidad que en un futuro haga sus veces. (art.3 decreto2685/99).

yy) **Roro**: Buque cuyo diseño permite embarcar equipos rodantes mediante la utilización de rampas. Este sistema se reconoce como ROLL ON – ROLL OFF (entra rodando sale rodando).

zz) **Sociedad de Intermediación Aduanera**: Son las personas jurídicas cuyo objeto social es el ejercicio de la intermediación aduanera, para lo cual deben obtener obligación de impuesto y aduanas nacionales, también se consideran sociedades de intermediación aduanera, los almacenes generales de depósitos sometidos al control y vigilancia de la superintendencia bancaria cuando ejerzan la actividad de intermediación aduanera, respecto de las mercancía asignadas o endosadas a su nombre en el documento de transporte, que hubieran obtenido la autorización para el ejercicio de dicha actividad por parte de la Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales sin que se requiera construir una nueva sociedad dedicadas a ese único fin.

aaa) **Sociedades Portuarias**: Son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimientos de terminales portuarios, y su administración. La sociedad portuaria podrá prestar servicio de cargue y descargue, de almacenamiento en puerto, y otros servicios relacionado con la actividad portuaria. (art.5.20ley1/1991).

bbb) **Terminal Portuario**: Unidad establecida en un puerto, formada por obras, instalaciones y superficies, incluidas sus zonas de agua que permiten la realización integrada de la operación portuaria a la que se destina. En este caso se refiere al Terminal Portuario objeto los contratos de concesión portuaria No. 029 del 2004 y No. 31 del 2006, suscritas entre Cormagdalena y la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A

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

ddd) **Transferencia Terrestre**: Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país o fueras de las instalaciones del terminal portuario tales como: del costado de la nave o sitio de almacenamiento; del costado de la nave a su destino final fuera del terminal portuario o a otro deposito habilitado; del

sitio de almacenamiento a su destino final fuera del terminal portuario y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones del terminal portuario.

eee) **Usuario**: Son los armadores, agente marítimo, propietarios de la carga, operadores portuario, sociedad de intermediación aduanera, contratistas y en general, toda persona que utiliza las instalaciones portuarias o reciben servicios del terminal portuario de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

fff) **Usuario Aduanero Permanente (UAP**): Se entiende por usuario UAP las personas jurídicas reconocidas e inscritas ante la DIAN previo cumplimiento de las normas aduaneras como usuarios alternativamente exportador. (Art 28 decreto 2685/99).

ggg) **Ventana de Arribo**: Es el lapso de tiempo del cual disponen los usuarios para garantizar disponibilidad de muelle al arribo de la nave, y realizar las operaciones de cague y/o descargue.

hhh) **Ventana de Tiempo:** Es el lapso de días/horas durante cual el buque debe realizar la operación de cargue y descargue programada desde que se declara lista para iniciar la operación hasta que finaliza el cargue/descargue.

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

Quienes soliciten recibir o prestar servicios en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. deberán cumplir con las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, la autoridad marítima, las disposiciones del presente Reglamento y las demás instrucciones impartidas por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. y encontrarse debidamente registrados en el sistema; para tal actividad se encuentra creado el procedimiento PRSF018 - INSCRIPCIÓN Y CONTROL DE OPERADORES PORTUARIOS, ARRENDATARIOS Y PROVEEDORES (Ver anexo 1) y el formato FSF020 - INSCRIPCIÓN O ACTUALIZACIÓN OPERADOR PORTUARIO (PUERTONET Y PAGINA WEB) GRUPO EMPRESARIAL (Ver anexo 2).

Desarrollo del servicio

Los operadores Portuarios que queden inscritos en el sistema, para iniciar operaciones en la SPRG, deberán ceñirse las disposiciones establecidas por la SPRG:

- Sociedad Portuaria Rio Grande S.A efectuará el estudio de la solicitud.
- Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se reserva el derecho de confirmar la información o datos suministrados por el solicitante, así como solicitar

cualquiera otra documentación que considere necesaria para autorizar su ingreso.

- Sociedad Portuaria Rio Grande S.A comunicará por escrito al solicitante su aceptación o rechazo de la solicitud de registro.

2.5. Obligaciones.

Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con un reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación del puerto, el cual deberá ser aplicado por los operadores portuarios en las operaciones que se ejecuten y elaborarse de acuerdo con los parámetros mínimo establecidos por la resolución 0850 de 6 de abril de 2.017 y demás disposiciones legales.

2.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios.

Obligación de los Operadores Portuarios y quienes realicen actividades portuarias. Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, que realicen operaciones en las terminales portuarias deberán:

- La inscripción del operador portuario conforme al presente artículo implica su manifestación en el sentido de que conoce y acepta los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
- Mantener vigente tanto las pólizas exigidas para el ejercicio de la actividad portuaria como la resolución de registro y autorización ante el Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta la función que desempeñe cada operador.
- Registrar ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A a todo el personal dependiente y/o subcontratado que requiera para sus operaciones e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal devolviendo los carnets respectivamente.
- Todo el personal dependiente debe estar debidamente enrolado y carnetizado en nuestros sistemas de identificación y cumplir todos los protocolos establecidos para ingreso y salida de la IP.
- Los operadores portuarios deben garantizar que todo el personal que labore en el interior del puerto tenga su debido estudio de seguridad y garantizar la actualización de estos estudios de acuerdo a los procesos internos de cada empresa garantizando que el personal que labora dentro de las instalaciones del puerto son confiables como resultado de las verificaciones de antecedentes judiciales. Cada funcionario nuevo que ingrese se le debe efectuar su estudio de seguridad y esto se podrá validar en visitas realizadas por el área de seguridad y protección portuaria del grupo empresarial.

- Acatar todas las normas de seguridad física, colaborar en todo momento con los procedimientos establecidos e instrucciones por parte de los guardas de seguridad.
- Cuando uno de sus operadores portuarios cometa alguna falta dentro de la Instalación Portuaria, el infractor deberá asistir a Comité de Seguridad con uno de los representantes de la empresa. Si la falta atenta con la seguridad en la cadena de suministro internacional, podrá ser expulsado de la IP y citado a comité de seguridad para determinar la sanción impuesta.
- La empresa de vigilancia y seguridad privada contratada por Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, realizará planes de identificación y de encontrar algún operador portuario sin identificación, con un chaleco que no le corresponde o fuera el área de asignación de sus labores, será expulsado de la instalación y citado a comité de seguridad.
- Cualquier funcionario de Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, podrá exigir el cumplimiento de normas de seguridad física e informar de inmediato al área de seguridad y protección portuaria cualquier anomalía observada.
- Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. y en el lugar establecido por el interventor del contrato. La empresa de vigilancia y eventualmente la Policía Antinarcóticos, estará ejecutando planes para verificar el cumplimiento y de encontrar novedades, puede ser citado a comité de seguridad.
- Informa a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A la aceptación o desistimiento de una operación en el terminal.
- Cumplir de manera inmediata todas las instrucciones impartidas por la administración de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A o sus representantes en las diferentes áreas del terminal.
- Informar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cualquier irregularidad que detecten en el desarrollo de sus actividades y de las observadas en la prestación de los servicios de otros operadores que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia del terminal.
- Mantener una estadística de las operaciones que realice en el terminal y suministrar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuando esto lo requiera la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
- Cumplir las demás obligaciones contempladas a lo largo del presente reglamento y en conformidad con las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.
- El operador portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y/o el equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacitaciones en las fechas y horas acordadas así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinadas por la

Sociedad Portuaria Rio Grande S.A de conformidad con lo establecido en el comité de operaciones. En el evento que un operador portuario incumpla con el servicio solicitado por el usuario, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A podrá asignar otro que lleve a cabo las labores de operaciones portuarias y responsabilizará al primero de las reclamaciones y gastos que se deriven de su incumplimiento.

- El operador portuario suscribirá las garantías que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A determine necesarias ante posibles daños físicos y ambientales que por su culpa sean causados a terceros a las instalaciones del terminal marítimo y a la carga.
- Los Operadores Portuarios dispondrá en caso que lo requieran, de un cerramiento del área de ejecución de los trabajos, la cual deben mantenerla limpia y ordenada. Dispondrá los residuos generados por el personal en las canecas correspondientes según su identificación. El operador portuario está en la obligación de mantener limpio y en orden el lugar entregado para uso de su personal y herramientas. No realizar ningún tipo de vertimiento a los canales de aguas lluvias y registros, ni a los cuerpos de agua como Dársena y al Río. Usar adecuadamente los baños portátiles instalados en los patios del puerto. Está prohibido hacer quemas a campo abierto. Para el uso de energía eléctrica y de agua debe solicitarse la respectiva autorización. En caso de emergencia por derrame de hidrocarburos o productos químicos comunicar de inmediato al área de operaciones.
- La responsabilidad de un operador portuario cesara cuando produzca la notificación de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A de la renovación o renuncia formal de la operación y la aceptación del nuevo operador portuario.
- El operador portuario estará ubicado en el sitio asignado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y sus equipos solo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación especifica previa programación de la gerencia de operaciones, y una vez finalice la operación deberán retornar a su área de parqueo asignada.
- Durante la permanencia en la terminal el personal de operadores portuarios deben portar todos sus EPP reglamentarios, exigidos por la terminal de acuerdo a sus operaciones e identificados con numeración en cascos y chalecos, portar carnet de la terminal y del operador portuario. Además mantener un responsable de Syso en las áreas de operación.
- Los operadores Portuarios, deberán asignar un chaleco reflectivo con un número visible seguido del código interno SPRG, asignado para uso exclusivo de cada persona el cual no se podrá prestar o ceder sin el conocimiento previo del personal de seguridad física de SPRG. Este chaleco se debe asignar

mediante acta y debe de portarse de manera permanente durante la operación en la IP.

- Los operadores portuarios deberán asegurarse que al inicio de cada operación estos se encuentren debidamente carnetizados con las tarjetas de acceso de SPRG y biometría o cualquier otro método de doble validación usada por Sociedad Portuaria Rio Grande S.A; así mismo verificar que sus aportes de seguridad social estén al día.
- El operador portuario está en la obligación de recoger las basuras que se generen por motivos de la operación que está realizando en caso que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A efectué o contrate la limpieza de un área específica en razón de la operación efectuada por el operador facturara el valor de esta.
- Los operadores portuarios serán responsables ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A por daños que deriven durante la prestación de servicios a las personas, equipos, carga, naves o infraestructura portuaria ya sean servicios prestados directamente por el operador nominado o por empresas subcontratadas para tales fines.
- Los operadores portuarios se abstendrán de realizar cualquier tipo de actividad ilícita que involucre el nombre de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A o dentro de sus instalaciones. Los operadores portuarios son responsables directos por cualquier delito que cometan su personal.
- El rendimiento en la operación se mide por el índice de eficiencia que corresponde al máximo número de toneladas o contenedores manipulados en el menor tiempo posible, conseguir el mejor índice de eficiencia debe ser el objetivo permanente del operador portuario inscrito ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A el operador portuario debe ser consciente que las metas de eficiencia portuaria dependen de la calidad de los equipos y de mantenimiento del personal calificado y de la tecnología que se utilice para la manipulación de la carga y los servicios a la nave, por lo tanto los equipos que operen dentro da las instalación portuaria del terminal deben hacerlo en óptimas condiciones de operación y seguridad, las cuales solo pueden ser garantizadas cuando estos son inspeccionada por una compañía certificada nacional o internacional o por surveyors reconocidos por la autoridad competente que permite cumplir con el “acuerdo de rendimientos mínimos con el operador portuario” vigente, que está basado en el tipo de mercancía, embalaje, tipo de nave y equipos a utilizar en la operación y si esta es con porteo y/o cargue o descargue directo.
- El operador portuario se compromete a mantener vigente su resolución de operador portuario de acuerdo con la actividad portuaria que desarrolle.
- Los servicios relacionados con el cargue, descargue y movilización de las mercancías y maniobras atención a las naves serán prestados por

operadores portuarios comprometiéndose estas a cumplir con los requisitos establecidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y estar a paz y salvo con la misma y con la autoridad portuaria por todo concepto.

- Los operados portuarios están en la obligación de transportar la carga a los sitios de almacenamiento asignados por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A en el comité de programación de operaciones. En caso contrario la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A Las movilizara con otro operador y facturara el servicio más los sobrecostos al operador que haya incumplido.
- La responsabilidad de un operador portuario cesara cuando se produzca la notificación por escrito con la debida anticipación a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A por parte del agente marítimo y del operador portuario de la revocación o renuncia de la operación y la aceptación por escrito del nuevo operador portuario.

2.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas.

Las obligaciones para las agencias marítimas son las siguientes:

- Anunciar la motonave en nuestro sistema operativo mínimo con 72 horas de antelación, informando las características de la motonave tales como: Eta, cantidad a movilizar, tipo de producto, calado, Eslora, Manga y demás.
- Deben suministrar toda la información que se requiera a la motonave para la programación, coordinación, prestación y supervisión de las operaciones y los servicios solicitados, en los tiempos definidos por SPRG y atender dichos servicios o actividades conforme a la programación y horario establecido.
- Asistencia y cumplimiento en la pre-operativa y comité de operaciones para la planeación y operación de la motonave.
- Los Agentes Marítimos 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, con el cumplimiento de los procedimientos establecidos de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y la autoridad marítima.
- Los Agentes Marítimos son responsables ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A 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 y cualquier demora o siniestro del buque a la instalación actuando en conformidad al artículo 1492, del Código de Comercio Colombiano.
- Es el encargado de coordinar los arribos, zarpe, fondeo y demás maniobras a la motonave ante la autoridad marítima y la instalación portuaria.
- Deben dar a conocer a la oficina de control de acceso del área de seguridad y protección portuaria, mediante correo electrónico o cualquier otro medio

que determine SPRG, todos los accesos de personas que vaya a tener la motonave en desarrollo de la atención integral a esta, incluyendo las autoridades que visiten la MN durante el desarrollo de la operación o antes del zarpe.

2.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario.

Las obligaciones para los usuarios y/o contratistas son las siguientes:

- Los contratistas que realicen actividades en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se obligan a cumplir todas las normas estipuladas en este reglamento y en especial la cual aplica a los operadores portuarios, en lo relativo a Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) idoneidad del personal contratado para la actividad portuaria, entrenamiento y evacuación del trabajador, pago de salarios, prestaciones sociales y sistema de seguridad social integral de los trabajadores y cualquier otra de las obligaciones contempladas aplicables al empleo del recurso humano en las operaciones.
- Esta obligación se extenderá al personal subcontratado que la empresa utilice en sus operaciones.
- No habrá vinculación laboral entre la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y el personal directo o indirecto del contratista.
- Todo trabajador debe estar enrolado y carnetizado por nuestros sistemas de control de acceso y portar el carnet de identificación en un lugar visible.
- Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante la sociedad portuaria la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
- Los contratistas deben garantizar que todo el personal que labore en el interior del puerto tenga su debido estudio de seguridad y garantizar la actualización de estos estudios de acuerdo a los procesos internos de cada empresa garantizando que el personal que labora dentro de las instalaciones del puerto son confiables como resultado de las verificaciones de antecedentes judiciales. Cada funcionario nuevo que ingrese se le debe efectuar su estudio de seguridad y esto se podrá validar en visitas realizadas por el área de seguridad y protección portuaria del grupo empresarial.
- Acatar todas las normas de seguridad física, colaborar en todo momento con los procedimientos establecidos e instrucciones por parte de los guardas de seguridad.
- Cuando uno de los contratistas cometa alguna falta dentro de la Instalación Portuaria, el infractor deberá asistir a Comité de Seguridad con uno de los representantes de la empresa. Si la falta atenta con la seguridad en la cadena

de suministro internacional, podrá ser expulsado de la IP y citado a comité de seguridad para determinar la sanción impuesta.

- La empresa de vigilancia y seguridad privada contratada por Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, realizará planes de identificación y de encontrar algún operador portuario sin identificación, con un chaleco que no le corresponde o fuera el área de asignación de sus labores, será expulsado de la instalación y citado a comité de seguridad.
- Cualquier funcionario de Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, podrá exigir el cumplimiento de normas de seguridad física e informar de inmediato al área de seguridad y protección portuaria la anomalía observada.
- Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. y en el lugar establecido por el interventor del contrato. La empresa de vigilancia y eventualmente la Policía Antinarcóticos, estará ejecutando planes para verificar el cumplimiento y de encontrar novedades, puede ser citado a comité de seguridad.
- Disponer del personal y/o equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en las fechas y hora acordadas, así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.
- Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en la concerniente a su labor específica y a las normas de SST de conformidad con los estándares establecidos en el terminal.
- Realizar una selección técnica y adecuada de su personal operativo y practicarle todos los exámenes ocupacionales pertinentes para los operadores de equipo dará atención especial a los exámenes de agudeza visual y auditiva.
- Brindar a su personal programas de educación orientada al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
- Durante la ejecución de las operaciones el operador portuario deberá garantizar la supervisión de su personal y mantener un representante de nivel permanente.
- Responder ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro del terminal; ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados por otros operados o contratistas independientes, igualmente responderá por los daños que cause su persona a las personas, naves, carga, equipos e instalaciones del terminal.

- Controlar la permanencia de los trabajadores en el terminal la cual deberán obedecer exclusivamente a actividades operativas autorizada por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.
- Cumplir con los estándares de SST en lo referente a la prohibición de fumar en el terminal y laborar bajo los efectos del licor o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas.
- Responder por los salarios, prestaciones sociales, seguridad social integral, contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales del personal que utilice para realizar las actividades en el terminal. En ningún caso habrá vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y el personal del operador.
- Mantener los amparos de todos sus trabajadores o dependientes bajo el Sistema de Seguridad Social Integral, según lo ordena la Ley 100 de 1993, la Resolución 1083 de 1994 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transportes, y demás normas al respecto. [Administradora de Riesgos Laborales-ARL; Empresa Promotora de Salud – EPS; y Administradora Fondo de Pensiones – AFP] Deberá acreditar ante la Sociedad Portuaria la afiliación y paz y salvo de todo su personal ante el Sistema de Seguridad Social Integral.
- Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, si esta fuera demandada o recibiera algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador directo o indirecto, del Operador Portuario. Y responder ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A por cualquier perjuicio que por estos eventos llegara a causarse.
- Los Operadores Portuarios que vinculen trabajadores portuarios a través de empresas se servicios temporales y de cooperativas u otra, deberán constatar plenamente que las mismas estén debidamente autorizadas por el Ministerio de Trabajo o por la Superintendencia respectiva, según el caso. En caso de contratación directa cumplirán con la Normatividad Laboral.
- Los usuarios y operadores portuarios velaran porque las personas a su cargo solamente ingresen al Terminal cuando tengas labores específicas que desempeñar. El incumplimiento de esta norma acarreara la suspensión definitiva del permiso otorgado a la persona.

2.5.4. Disposiciones de Protección física de las Instalaciones portuarias - Código PBIP.

Sistema de gestión de la Protección Marítima.

Para las disposiciones de protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e instalaciones portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional, se relacionan los procedimientos, siendo estos:

- MSF002 Manual de consignas generales y específicas para la empresa de vigilancia
- PRSF001 Actividades de Operador del Cuarto de Control
- PRSF007 Control de personas en la operación portuaria
- PRSF015 Procedimiento ingreso de armamento
- PRSF017 Procedimiento ingreso y salida de vehículos de carga a la instalación portuaria
- PRSF011 Entrega de provisiones, retiro de residuos aceitosos, basura y cargue de combustible.
- PRSF009 Detección de metales en las entradas y salidas peatonales y plataforma de aforos
- PRSF006 Procedimiento control de acceso. Incluye control de acceso de personal propio, usuarios del puerto y vehículos livianos del personal propio y de visitantes.
- PRSF008 Decomiso de elementos
- PRSF013 Identificación y retiro de personas no autorizadas y/o intrusos
- PRSF021 Investigación eventos y sucesos de protección, donde se incluye el cambio el paso a paso para el cambio de nivel de protección.
- PRSF020 Interfaz buque – instalación portuaria
- PRSF010 Embarque y desembarque de tripulantes
- PRSF002 Actuación ante incidentes de seguridad
- PRSF019 Inspección al sistema de protección de la instalación portuaria.
- PRSF003 Carnetización
- POGR001 Administración de la carga granel
- POCG001 Operación de carga General
- COCT001 Proceso de Carga Contenerizada
- PSA001 Procedimiento para la Administración de la Gestión Documental.
- PSST039 Procedimiento de Gestión Integral del Riesgo Químico
- PTI005 Procedimiento para mantenimiento preventivo de computadores, impresoras y equipos de la red de radiofrecuencia.
- LSST011 Plan de emergencias y contingencias, incluye evacuación en casos de amenazas.
- CCC001 Comunicaciones Corporativas
- PRSF022 Manejo de llamadas de amenaza
- PRSF029 Manejo y manipulación del PPIP

Es importante considerar que:

- SPRB y SPRG comparte operaciones.

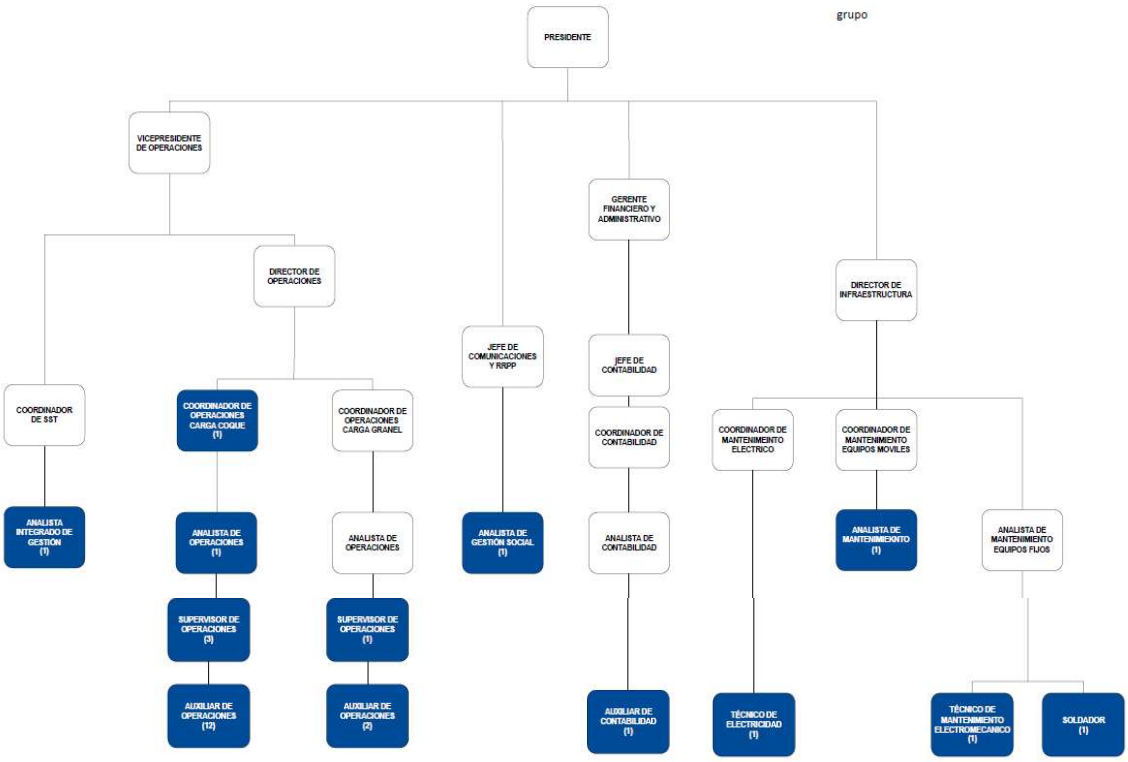
- La puerta de interconexión entre SPRB y SPRG funciona para el fin informado.
- Por allí transita personal de operaciones.
- Existe un servicio de vigilancia recorredor el cual apoya de manera permanente la operación de interconexión, de igual forma existe una cámara fija monitoreada permanentemente que capta todas las imágenes de ésa puerta.
- Se encuentra definido el puesto dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria
- Se encuentra además nombrado y reconocido por la DIMAR un Oficial de Protección titular y un Oficial de Protección alterno para SPRG.

CAPITULO III

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO.

3.1. Organización

Para su funcionamiento la Sociedad Portuaria Río Grande S.A cuenta con personal capacitado para el desempeño de sus funciones, bajo el siguiente esquema:



*** El personal en color azul se encuentra vinculado a la empresa RÍO GRANDE, y el resto del personal se encuentra vinculado a las diferentes empresas del grupo.*

3.1.1. La compañía o empresa

La Sociedad Portuaria Río Grande S.A, es una sociedad anónima de nacionalidad colombiana constituida el 31 de mayo de 2010, la cual tiene como objeto social principal la administración de los Terminales constituidos para administrar los Contratos de Concesión No. 031 de 2006 y 029 de 2004; así como la prestación de todo tipo de servicios de operación portuaria y transporte de todo tipo de carga.

La Sociedad Portuaria Río Grande S.A es controlada en virtud del control decisorio que ejerce la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. a través de un contrato de colaboración empresarial.

Respecto a la contratación del personal, la Sociedad Portuaria Río Grande S.A contrata personal directamente para el desarrollo de sus actividades operativas y administrativas, como también subcontrata servicios con empresas especializadas de acuerdo a las necesidades y giro ordinario de su operación.

3.1.2. Funciones del terminal o sociedad portuaria.

La Sociedad Portuaria Río Grande S.A tiene como funciones principales además de las establecidas en el contrato de concesión No. 29 de 2004 y No. 31 de 2006 entre otras las siguientes:

a) Administrar, mantener y desarrollar tanto la infraestructura portuaria como las líneas de atraque de la terminal
b) Definir políticas de calidad, administrativa, operativas, logísticas, ambientales y de salud ocupacional, buscando la excelencia en la administración portuaria.
c) Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el terminal portuario.
d) Administrar las líneas de atraque de terminal portuario.
e) Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada, previa aprobación de Cormagdalena sobre el área concesionada, y/o en general de los entes de regulación o control componentes para ello.
f) Comercializar y promocionar los servicios que presta el Terminal portuario estableciendo objetivos a corto, mediano y largo plazo, de acuerdo con cada una de las fases de operación descritas en el mismo y conforme a las normas y procedimientos que se expidan al respecto.

g) Efectuar mantenimiento en el área de maniobras o sitios de amarre o atraque del terminal portuario.
h) Informar a la Supertransporte los casos de incumplimiento o infracción a las disposiciones de este reglamento por partes de las personas sometidas a su inspección, vigilancia y control.
i) Demarcar y asignar zonas para el manejo adecuado de llenado y vaciado de contenedores de acuerdo con el volumen de carga que manejen los operadores portuarios. Presentar informes estadísticos a la superintendencia de puertos y transportes con copias o Cormagdalena en los formatos que para tal fin suministrara la superintendencia de puertos y transportes.
j) Publicar y dar a conocer al público en general todas las tarifas.
k) Publicar y sustentar todas las políticas para la utilización de muelles, cargue, descargue, atraques y permanencia de buques en el puerto.
l) Fijar las tarifas para el alquiler de áreas solicitadas por los usuarios.
m) Fomentar y establecer buenas relaciones públicas con los ciudadanos de Barranquilla en especial con los ciudadanos que habitan en los barrios aledaños a La Sociedad Portuaria Río Grande S.A, para que estos se sientan parte de la actividad portuaria y ayuden al buen uso del terminal.
n) Prestar un servicio público eficiente y seguro.
o) Generar condiciones de seguridad integral para las operaciones y actividades en la instalación portuaria. Los demás que señalen las leyes a reglamentos aplicables.

3.2. Administración.

Desde el Grupo Empresarial Puerto de Barranquilla, la fuerza comercial promueve los servicios prestados por la Sociedad Portuaria Río Grande S.A donde se prospecta, cotiza y vela por la satisfacción de los servicios ofertados.

3.2.1. Modelo de administración y operación.

La Sociedad Portuaria Río Grande S.A adopta un sistema de administración que le permite prestar servicios eficientes y seguros para ser competitivos internacionalmente y mantener en funcionamiento y operación la instalación portuaria.

Para el funcionamiento y operación del terminal portuario, la Sociedad Portuaria Río Grande S.A posee un esquema organizacional que le permite mantener relaciones de la empresa con los clientes, autoridades, asociaciones y la prestación de un servicio eficiente.

Para tal efecto, la SPRG S.A puede utilizar sistemas de gestión que involucren personal, equipos y sistema e información y en general todos los recursos tecnológicos disponibles que se requieran. El modelo de operación se ajusta a la condición de riesgo que se encuentra en la instalación portuaria conforme al plan de protección de la instalación según el código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias.

3.2.2. Relación con los Usuarios.

En las instalaciones de la Sociedad Portuaria Río Grande S.A debe estar siempre presente un representante del usuario con la suficiente autoridad para resolver las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones en que estén involucrados y que atenten contra el óptimo funcionamiento del Terminal Portuario.

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria Río Grande S.A y el Armador, el capitán de la nave o su tripulación, los agentes marítimos, el operador portuario, los transportadores, agencias de aduanas y los usuarios de puerta en general estarán a cargo de La estructura funcional que delegue la Sociedad Portuaria Río Grande S.A.

En las instalaciones de la Sociedad Portuaria Río Grande S.A se efectuará visita oficial a la nave por parte de las autoridades marítimas previa a la autorización del inicio de operaciones de cargue o descargue, embargue o desembarque de tripulantes, esta visita debe ser coordinada por la agencia marítima de la embarcación.

La visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes, sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en la misma. El agente marítimo o armador, solicitan la visita a las autoridades antes indicadas. Ambos representantes estarán listos para llevarla a cabo en la hora establecida por la Capitanía de puerto. Concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negar el atraque de la embarcación, el capitán de puerto declara libre platica para la nave.

Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arriba de las aguas jurisdiccionales o puertos colombianos de naves de guerras extranjeras será tramitada y autorizada por el ministerio de relaciones exteriores y de defensa nacional. No están exentos los buques pertinentes a las máquinas de guerras cuando arriben al puerto en actividad de transporte comercial.

3.2.3. Estructura Tarifaria.

La Sociedad Portuaria Río Grande de conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control, debidamente aprobadas y que se encuentran publicadas en la página web de la empresa, las cuales forman parte integral de este Reglamento.

La Instalación Portuaria factura a los usuarios, los servicios por:

a) Uso de instalaciones por la carga:
Es el uso de las instalaciones de que dispone la terminal, para el manejo de las cargas que hacen transferencia por el puerto.

- **Importación, Exportación y Cabotaje.**

Las cargas de *importación* son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas. Las cargas de importación en tránsito nacional son aquellas que una vez llegan al puerto, salen por vía terrestre para ser nacionalizadas en otra ciudad del territorio nacional.

Las cargas de *exportación* son aquellas que salen en forma legal para el extranjero.

Las cargas de *cabotaje*, son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados desde o hacia otro puerto colombiano.

La tarifa es el cargo que se cobra, al consignatario o al dueño de la carga, por utilizar la infraestructura portuaria para su movilización y en dependencia con el tipo de carga movilizada como:

- Granel sólido (por tonelada movilizada)
- Carga general (por tonelada movilizada)
- Contenedores vacíos de 20’ o de 40’ (por unidad movilizada)
- Contenedores llenos de 20’ o de 40’ (por unidad movilizada)
- Vehículos (por unidad movilizada y de acuerdo a su volumen

- **Al Operador Portuario Terrestre**

Corresponde al desarrollo de la actividad de movilización de la unidad de carga, o cargue/descargue de la mercancía en un medio de transporte terrestre dentro de las instalaciones portuarias. En los casos en que el porteo lo realice un operador portuario distinto al operador portuario marítimo

designado, se cobrará el cargo de operador portuario terrestre o a quien realice esta actividad.

La tarifa es el cargo que se cobra, al operador portuario o a su representante, por utilizar la infraestructura portuaria para realizar la actividad en dependencia con el tipo de carga descargada o cargada como.

- Carga General (por tonelada descargada o cargada)
- Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)
- Contenedores llenos de ·20' o de 40' (por unidad movilizada)

- **Al Operador Portuario de Pilotaje y Remolcador**

Corresponde al desarrollo de la actividad propia en la operación de atraque y desatraque de las embarcaciones. La tarifa es el cargo fijado por maniobra, a la empresa de pilotos o a la empresa de remolcadores, en la operación - conducción de las embarcaciones en la zona de puerto, para el atraque, desatraque, zarpe y maniobra dentro de la dársena.

b) Uso de las instalaciones por embarcaciones

- **Muellaje para Naves en Tránsito. (Nacional, Internacional o en Cabotaje)**

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

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

- **Muellaje para Naves y Artefactos Navales permanentes.**

Corresponde a los tiempos de permanencia de las naves o artefactos navales que permanecen en el área del puerto al servicio de las operaciones del mismo.

Los períodos son por mes o fracción. La tarifa es el cargo que se cobra, a la empresa que representa el artefacto naval, por la permanencia del mismo durante el mes o parte de él.

Los artefactos navales que arriben al puerto para ser nacionalizados, causarán muellaje, (acorde a la actividad a desarrollar), a partir de su nacionalización.

c) Uso de instalaciones por almacenaje:
Corresponde a la utilización de las áreas de almacenamiento cubiertas o descubiertas que tiene en disposición la Sociedad Portuaria Río Grande S.A, para la prestación de este servicio.

La tarifa es el cargo fijado a quien utiliza el servicio y en dependencia con el tipo de carga y su sitio de almacenaje

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

3.2.4. Protocolo de Facturación

La Sociedad Portuaria Río Grande S.A factura a los usuarios de la Instalación Portuaria, los servicios por uso de instalaciones, muelles y almacenaje, a las tarifas vigentes y lineamientos aprobados por las autoridades competentes.

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

Los servicios que por fuerza mayor o autorización especial de la terminal, sean prestados en horarios posteriores, así como las correcciones a la información inicial de anuncios, 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 concepto.

El pago de las facturas correspondientes a los diferentes servicios prestados, se realiza conforme a las Políticas de Cartera que rigen en la empresa. El usuario y/o su mandatario deben pagar las facturas emitidas a su cargo dentro de los plazos y condiciones estipulados por la Terminal 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 a los servicios prestados. Si la factura no es cancelada dentro de los plazos y

condiciones estipuladas, se deberán liquidar intereses de mora, de acuerdo con los que se rijan en el mercado.

Una vez emitida la factura se entenderá aceptada de acuerdo a la normatividad vigente.

Los servicios facturados en dólares americanos se registran con la tasa representativa del mercado del día de elaboración de la factura y deberán ser cancelados a la TRM del día del pago.

3.2.5. Políticas de calidad y acceso.

La sociedad Portuaria Río Grande adopta las buenas prácticas establecidas en el sistema de gestión de calidad de Sociedad Portuaria de Barranquilla como parte del Grupo Empresarial Puerto de Barranquilla, de hecho, todos sus procedimientos y controles operacionales, aplican para SPRG.

El objetivo de la política de calidad es promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados en nuestra terminal y debe ser cumplida por operadores portuarios y demás prestadores del servicio con el fin de alcanzar lo siguiente:

1) Ofrecer a los clientes servicios con estándares de calidad.
2) Implementar una política de gestión Integral.
3) Mejorar competitividad con respecto a otras instalaciones portuarias.
4) Ofrecer una política de accesibilidad a los puertos y reglas de seguridad para el uso de la infraestructura, operación eficiente y viabilidad financiera.

A su vez, La Sociedad Portuaria Río Grande S.A garantiza la seguridad del recinto portuario, por lo que dispone de un completo esquema de seguridad, guardas con armas y sin armas ubicados estratégicamente en diferente puntos del terminal durante las 24 horas del día, encargados de realizar el control de acceso de personal y vehículos adicionalmente se cuenta con un sistema de circuito cerrado de televisión compuesta por cámaras fijas y móviles día / noche, en puntos estratégicos de la instalación portuaria , el cerramiento físico de la instalación portuaria esta hecho de muros de bloque estructural y columnas de concreto, todo esto incluido dentro de la evaluación de protección y los controles dentro del plan de protección revisado y avalado por la DIMAR.

3.2.6. Sistema de Comunicación y de Información.

La red de comunicación del terminal portuario está compuesto por:

d) Servicio de Internet dedicado de 150MB con alta disponibilidad por medio de dos proveedores de servicio.
e) 2 Centros de Datos
f) Red LAN, cableado de cobre y fibra óptica.
g) Access point en áreas de Operación y Oficinas
h) Sistema de radios.

Otros sistemas

- Sistema de CCTV cuyo administrador es el software Milestone
- Sistema de control de acceso administrado por el software Ccure.

Los aplicativos utilizados para la atención de la operación portuaria

- Correo electrónico
- Puerto en línea/Citas
- ASPA (Software administración portuaria)
- TRANSKAL
- SAP

CAPITULO IV

INFRAESTRUCTURA Y ACCESO.

4.1. Canales de acceso

Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no cuenta con un canal privado, sino que hace uso del canal público del Puerto de Barranquilla. El canal de acceso al puerto de Barranquilla es artificial, protegido por dos tajamares y un dique de contracción, el cual disminuye el ancho en Bocas de Ceniza a 540 metros; las siguientes son las principales características:

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

Para el tránsito por el canal se recomienda utilizar la carta náutica COL 253 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH de la Dirección General Marítima - DIMAR. Una vez efectuada la recalada siguiendo lo indicado, se inicia la navegación en el canal, siguiendo los rumbos y enfilaciones recomendadas en dicha carta, teniendo presente los cambios frecuentes de la batimetría.

La velocidad de ingreso al puerto se debe tener en cuenta la resolución 020 de 13 de julio de 2.015 en el artículo 9 donde menciona "La aproximación para el ingreso al Puerto de Barranquilla se encuentra determinada en las enfilaciones E1-E3 con rumbo 140° y E1E3A con rumbo 136°, todas ubicadas en el tajamar oriental; se recomienda iniciar la aproximación a cualquiera de las dos enfilaciones a una distancia mínima de 1.5 millas náuticas medidas a partir del Faro F2, en este punto el piloto practico debe verificar que la velocidad mínima sobre el fondo (SOG) se mantenga de acuerdo al siguiente cuadro:

Eslora del buque	Velocidad (SOG)
Hasta 70 metros	5 nudos
De 70 a 100 metros	6 nudos
De 100 a 120 metros	7 nudos
Mayor de 120 metros	10 nudos

En el caso en que la velocidad mínima sobre el fondo (SOG) sea inferior a los valores establecidos en el anterior cuadro, deberá proceder a la zona de fondeo "C", mientras se analiza el caso particular. Toda maniobra que involucre buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida o barcazas, deberá ser analizada en forma específica para obtener la correspondiente autorización".

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

3.2.7. Localización

La entrada al Puerto de Barranquilla está ubicada en la posición latitud, 11° 07´ N. y longitud 74° 51.5´ W. El puerto de Barranquilla se encuentra anunciado en la carta náutica 612.

3.2.8. Profundidad

Profundidades que varían entre 8.3 a 12 metros y un ancho mínimo para maniobrar de 50 metros. Debido a las variaciones del Río Magdalena se debe validar con la información suministrada por la Capitanía de Puerto.

3.2.9. Dimensiones

Se cuenta con un canal de acceso a la instalación portuaria, de 150 metros de ancho, aunque por efecto de la sedimentación del canal de acceso navegable a la ciudad puerto, ha tenido variación, llegando incluso a los 75 mts. El canal público navegable tiene 22 km de longitud desde bocas de ceniza hasta las instalaciones de la Sociedad Portuaria de Barranquilla.

4.2. Dársena de maniobras

En el puerto de barranquilla se determina las dársenas de maniobra en la resolución 020 de 13 de julio de 2.015 en el artículo 11 emitida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla para garantizar la seguridad de las maniobras, los cuales existen las siguientes: Zona de Giro Prado, Zona de Giro Paraíso y Zona Barrio Abajo. Las maniobras de la terminal se hacen dentro del área concesionada y parte del mismo canal de acceso, esta área corresponde a la ***ZONA DE GIRO PARAISO.***

3.2.10. Localización

Comprendida entre el kilómetro 22 al 24 y esta zona será utilizada por las embarcaciones que zarpen del Sector 3, excepto la instalación portuaria de Portmagdalena.

3.2.11. Profundidad

La profundidad del área de maniobras debido a las variaciones del Río Magdalena serán las que informe la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto.

3.2.12. Dimensiones

Las dimensiones de la zona de giro son las indicadas en la resolución 0020 del 13 de julio 2015 comprendida por los puntos:

- PUNTO 1: Latitud 10°58’14.7”N Longitud 074°45’28.3”W
- PUNTO 2: Latitud 10°58’15.3”N Longitud 074°45’18.0”W
- PUNTO 3: Latitud 10°57’43.7”N Longitud 074°45’26.9”W
- PUNTO 4: Latitud 10°07’44.0”N Longitud 074°45’12.9”W

4.3. Área de Atraque

El muelle de Sociedad Portuaria Río Grande tiene una longitud total de 123,7 metros y el buque de diseño definido para la construcción del mismo, tiene una manga de 30 metros, por lo que el área de atraque es de 3.711 metros cuadrados.

4.3.1. Localización

El muelle de atraque se encuentra ubicado en Latitud 11º 01´ 46.10” N, Longitud 78º 48´03.41W. A continuación, se presenta el cuadro de coordenadas del muelle en el Sistema de Coordenadas MAGNA SIRGAS:

COORDENADAS MUELLE SPRG		
PUNTO	NORTE	ESTE
P1-M0	1705198,53	925489,84
P2-M0	1705206,03	925504,68
P3-M0	1705206,6	925521,26
P4-M0	1705330,23	925517,06
P5-M0	1705329,66	925500,4
P6-M0	1705336,14	925485,15
P7-M0	1705325,12	925483,53
P8-M0	1705319,64	925498,41
P9-M0	1705215,89	925501,94
P10-M0	1705209,55	925489,46

Nota: Estas coordenadas se pueden apreciar en el plano General del muelle, que se presenta como anexo No. 3.3 del presente documento.

4.3.2. Profundidad.

La profundidad en el muelle de atraque oscila entre los 9.70 y los 10.8 m.

4.3.3. Dimensiones.

La Descripción del área de atraque, ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio está definida por un área circular con radio igual a 250 metros dentro de la cual se deben garantizar profundidades iguales o superiores a las disponibles en el canal de acceso a sus instalaciones portuarias.

4.4. Muelles.

El muelle cuenta con una plataforma de 123,7 metros de longitud y 19 metros de ancho, tiene dos viaductos de acceso conectados a tierra de 14 metros de longitud por 10 metros de ancho incluyendo losa de aproximación, diseñado para recibir buques de hasta 60.000 DWT de capacidad. En el anexo 1, se visualiza las dimensiones generales de la plataforma.

Este muelle posee 17 defensas tipo element en cada uno de los ejes del muelle que servirán para absorber la energía causada por el impacto de los buques y transformarla en fuerzas de reacción que puedan ser soportadas por tanto por la estructura del muelle como por el

casco del buque. Al presente documento se adjunta plano de ubicación y detalle de defensas como anexo 4.5.

Adicionalmente, el muelle cuenta con elementos de amarre tanto en su plataforma en agua (8 bitas de 100 toneladas) y en tierra (3 bitas de 100 toneladas y 2 bitas de 80 toneladas), que auxilian y permiten el atraque de los buques. Su ubicación y detalle se muestra en el plano incluido como anexo 4.4 al presente documento.

El muelle de SPRG está diseñado para ser multipropósito, es decir, puede recibir carga granel, contenedores y general.

4.3.4. Tipo.

El nuevo muelle será tipo marginal semi abierto, por lo tanto contará con una plataforma de 123,7 metros de longitud por 19,00 metros de ancho en agua que se une a unos viaductos de acceso que se apoyan en tierra. Su línea de atraque será paralela a la orilla del río.

4.3.5. Dimensiones.

El muelle cuenta con las siguientes dimensiones:

- Longitud: 123,7 metros
- Ancho: 19 metros
- Calado máximo proyectado: 9,70 a 10,80 metros

4.3.6. Sistema constructivo.

El sistema constructivo de muelle de SPRG está formado por un sistema mixto de concreto vaciado en sitio y elementos prefabricados. Dentro de los elementos prefabricados se encuentran las vigas, prelosas, pilotes, muros pantallas y barreras jerseys los cuales son pretensados y/o reforzados. Cabe resaltar que los pilotes de este muelle son de sección mixta (hormigón y acero), los cuales se encargan de transmitir los esfuerzos al suelo.

Por otra parte, los elementos fundidos en sitio corresponden a los bordillos del muelle, losas de aproximación de los viaductos, topping de la plataforma y los dados de las torres de iluminación y las piñas en tierra.

4.3.7. Capacidad de carga horizontal generada por el buque durante el atraque.

Teniendo en cuenta condiciones de atraque tal como la velocidad, el ángulo de aproximación y el tipo de buque, se especifica que la presión máxima en el casco del buque será de 300 kPa con un factor de atraque accidental de 1.5. Se debe tener en cuenta que la maniobra de atraque se ha de realizar de forma controlada y asistida por remolcadores.

4.3.8. Planos.

Se anexan los siguientes planos:

1. Plano general del muelle. Anexo No. 3.4
2. Plano de ubicación y detalle de bitas. Anexo No. 3.2
3. Plano de ubicación y detalle de defensas. Anexo No. 3.3
4. Plan de amarre del muelle Anexo No. 3.1

4.3.9. Elementos de amarre.

El muelle cuenta con elementos de amarre tanto en la plataforma en agua como en tierra. Se instalarán en total trece (13) bitas entre 80 y 100 toneladas de capacidad, once (11) de cien (100) toneladas, de las cuales ocho (8) se ubican sobre la plataforma del muelle y las tres (3) restantes en tierra y dos (2) bitas de 80 toneladas en tierra. (Ver anexo 4.4. Plano de ubicación y detalle de bitas).

Por otra parte, se menciona que SPRG cuenta actualmente con un duque de alba que está provisto de una bita de 60 toneladas de capacidad, la cual se encuentra actualmente en funcionamiento.

4.3.10. Elementos de defensa.

El muelle contará con un sistema de diecisiete (17) defensas tipo element con panel de caja cerrada de 2300 mm x 3300 mm con chaflanes en parte superior, inferior y laterales junto con sus sistema de cadenas, las cuales garantizan una adecuada fuerza de reacción y absorción de energía a los cascos de los buques. (Ver anexo 4.5. Plano de ubicación y detalle de defensas).

4.5. Ayudas a la navegación

El servicio de los faros en los laterales y de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos colombianos está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima – DIMAR, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) o IALA por sus siglas en ingles de la International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities.

Las ayudas a la navegación se encuentran establecidas en la Carta Náutica COL 253 Río Magdalena, que trata de levantamientos hidrográficos oficiales de Colombia, realizado por la Autoridad Marítima bajo el Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN) aprobado por la Dirección General Marítima (DIMAR), y que se encuentran disponibles en la página oficial.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A previa autorización de la Dirección General Marítima (DIMAR) podrá instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra de acuerdo a sus necesidades.

4.6. Peligros a la navegación

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no presenta peligros a la navegación, quién establece los peligros a la navegación es la autoridad marítima, sin embargo, enunciamos algunas situaciones dentro de su área concesionada presentan un riesgo durante las maniobras de atraque, movilización y zarpe:

- **Duque de alba**

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A informará inmediatamente a la Dirección General Marítima - DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso al terminal o en el área de maniobras y que pueda constituir peligro para la navegación; y conjuntamente coordinarán los correctivos del caso.

Asimismo, el armador del buque, su agente, o el capitán de la nave, los operadores portuarios deberán informar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso al puerto, muelles o terminales que operen, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para las operaciones del puerto y/o la navegación, ellos sin perjuicio del cumplimiento de sus deberes frente a la misma Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y las autoridades competentes en incumplimiento de esta obligación por parte de los operadores portuarios les hará responsable ante las autoridades que investiguen el respectivo siniestro, no obstante el ejercicio de las facultades que por disposición de la ley y del presente reglamento aplique la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

De conformidad con lo establecido en el artículo 1501, numeral 10, del código de comercio el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:

• Presentar copia de la carta de protesta ante la capitanía del puerto de barranquilla, indicando la posición geográfica exacta de la ocurrencia del siniestro.

• Si el armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio, la autoridad portuaria, puede proceder o controlar las señalización y el

retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario sin perjuicio de las sanciones a la que hubiere lugar.

La Supertransporte, el armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental de al agua de carga, equipos o materiales, el retiro estará 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 las medidas pertinentes, la autoridad portuaria en coordinación con la Dirección General Marítima, efectúa el retiro o costo de aquel sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

En caso de que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A en función de la seguridad en el puerto y/o la eficiencia en las operaciones se vea compelida a remover el obstáculo, serán de cuenta del responsable de su retiro, todos los gastos en que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A incurra.

4.7. Áreas de Fondeo.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no cuenta con áreas de fondeo. Actualmente las áreas de fondeo se encuentran autorizadas por la Capitanía de Puerto de Barranquilla y se encuentran establecidas de acuerdo a la resolución 0685 de 30 de noviembre de 2.011.

Las naves serán fondeadas por su capitán y su tripulación con la asesoría del piloto práctico previa a la designación del área de fondeo por parte de la autoridad marítima.

4.3.11. Localización.

La localización de las áreas de fondeo autorizadas por la Capitanía de Puerto de Barranquilla se relacionan a continuación y sus coordenadas están incluidas en la carta de navegación COL-253.

- Área de Fondeo Sector “A”: Cuarentena
- Área de Fondeo Sector “B”: Veleros y embarcaciones de recreo
- Área de Fondeo Sector “C’’: Embarcaciones mayores
- Área de Fondeo Sector “D”: Arribadas forzosas, aligeramiento de carga, reparación, descargue en fondeo y para movilización interna

4.3.12. Profundidad.

La profundidad de las áreas de fondeo debido a las variaciones del Río Magdalena serán las que informe la DIMAR a través de la capitanía de puerto.

4.3.13. Dimensiones.

Las dimensiones de las áreas de fondeo son las indicadas en la resolución 0020 del 13 de julio 2015.

4.8. UKC y Under Keel Clearance (Margen de resguardo bajo la quilla)

Por medio de la resolución 0578 de 2.015 en el artículo 3, se establecen los márgenes de seguridad para la navegación y maniobras de practicaje en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla determinando las estaciones Seca y Húmeda según indicación del Capitán de Puerto definirá los momentos.

El cálculo del calado será responsabilidad del capitán de la nave y los márgenes de seguridad deben ser respetados por el capitán del buque y asesores.

4.9. Calado Operacional.

DIMAR a través de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, establece e informa oficialmente al gremio marítimo en los mensajes de seguridad y/o avisos a los navegantes, el calado operacional y el margen de seguridad, así como las restricciones y condiciones de maniobras en las diferentes áreas del río Magdalena, de acuerdo con el Decreto 2324 de 1984.

4.10. Programa de mantenimiento e información batimétrica.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con un programa de mantenimiento donde se programa la ejecución quincenal de un levantamiento batimétrico sobre el área concesionada con el propósito de mantener la información de profundidad máxima de las zonas de concesión y muelles de atraque actualizados y poder determinar con antelación las necesidades de dragado. La información es debidamente remitida a la autoridad portuaria y a la empresa de pilotos para el análisis de las maniobras y seguridad de las naves que ingresan a la instalación.

4.11. Accesos vehiculares, férreos y peatonales.

La terminal cuenta con las siguientes zonas de accesos:

Puertas de Acceso:

1) **Entrada y Salida de Vehículos Pesados**

Ubicada sobre la calle 4. Por estos lugares ingresan y salen los vehículos de carga que realizan operaciones dentro de la Instalación Portuaria, para ello el personal de seguridad aplica el procedimiento PRSF017 Ingreso y salida de vehículos de carga a la Instalación Portuaria, PRSF008 Decomiso de Elementos, PRSF011 Entrega de provisiones, retiro de residuos aceitosos, basura y cargue de combustible y PRSF013 Identificación y retiro de personas no autorizadas y/o intrusos, con los cuales se logra ejercer control sobre los vehículos y personas que por allí transitan. (Verificar en Anexos).

2) **Puerta Principal Acceso Peatonal**

Ubicada sobre la carrera 38 de la Sociedad Portuaria Regional Barranquilla, por este acceso ingresa y sale el personal que realiza labores dentro de la Instalación Portuaria, en este punto se cuenta con 2 torniquetes (1 de entrada y 1 de salida), los cuales son liberados por biometría de mano y tarjetas de proximidad que permiten o no el paso de visitantes y/o usuarios.

La persona de seguridad encargada de este acceso desarrollará los procedimientos PRSF006 Control de Acceso, PRSF008 Decomiso de Elementos, PRSF009 Detección De Metales en las entradas y salidas peatonales, PRSF010 Embarque y desembarque de tripulación y PRSF013 Identificación y retiro de personas no autorizadas y/o intrusos.

A través de una puerta de interconexión, acceden hasta SPRG.

3) **Ingreso y Salida de Vehículos Livianos**

Ubicado en la carrera 30 de SPRB. Por este acceso ingresan y salen los vehículos livianos que cuentan con autorización para transitar dentro de la Instalación Portuaria y por la puerta de interconexión hacia SPRG.

A través de los procedimientos PRSF006 Control de acceso, PRSF011 Entrega de provisiones, retiro de residuos aceitosos, basura y cargue de combustible, PRSF008 Decomiso de Elementos y PRSF013 Identificación y retiro de personas no autorizadas y/o intrusos., se aplican las medidas de seguridad pertinentes en esta área.

4) **Puerta Acceso Peatonal Visitantes y Empleados**

Ubicada al lado de la Salida y Entrada de Vehículos Livianos carrera 30 de SPRB, por este acceso ingresa y sale personal que desarrolla actividades dentro SPRG y Visitantes. Este punto cuenta con 1 torniquete de entrada y salida el cual es

liberado por tarjeta de proximidad y biometría de mano, que permite o no el paso del transeúnte.

La persona de seguridad encargada de este acceso desarrollará los procedimientos PRSF006 Control de Acceso, PRSF019 Decomiso de Elementos, PRSF009 Detección De Metales en las entradas y salidas peatonales, PRSF010 Embarque y desembarque de tripulación y PRSF013 Identificación y retiro de personas no autorizadas y/o intrusos.

5) Acceso Fluvial a la Instalación Portuaria

Se debe tener en cuenta esta vía de acceso debido a que por ella ingresan todas las embarcaciones que realizan operaciones en esta instalación portuaria pero no es solo de uso exclusivo o privado, si no que por el contrario es un recurso natural público y el paso de canoas y lanchas es constante. El Área de Seguridad ha designado a una persona en Cuarto de Control para realizar Inspecciones Visuales (CCTV Modo Vigilancia) para las áreas críticas y restringidas donde se pueden detectar anomalías o actividades sospechosas y que estas sean reportadas de inmediato a los móviles de seguridad, o a las autoridades correspondientes para tomar las medidas pertinentes según el caso. Por otra parte se cuenta con 1 lanchero para las inspecciones a las zonas de atraque y retiro de embarcaciones no autorizadas que se acerquen a nuestros muelles.

4.12. Patios y bodegas.

4.13. Instalaciones para el recibo de la carga.

El Terminal portuario cuenta con seis (7) patios para almacenamiento a granel de coque. Los patios están identificados como: A, B, C, D, E, F y H tienen las siguientes áreas:

ZONAS DE ALMACENAMIENTO	
PATIOS	**AREA (M2)**
PATIO A	18.363,51
PATIO B	5.257,50
PATIO C	6.679,20
PATIO E	8.156,35
PATIO D	7.131,56
PATIO F	5.136,51
PATIO H	34.843,12
TOTAL	**85.567,75**

El Terminal portuario cuenta con seis (6) bodegas para almacenamiento de gráneles. Las bodegas están identificados como: RG BOD – P, RG1, RG2, RG3, RG4 y RG5 tienen las siguientes áreas:

BODEGA	AREA (M2)
RG BOD	4.862
RG1	3.714
RG2	2.561
RG3	2.002
RG4	3.978
RG5	2.233
TOTAL	**19.350**

4.14. Equipos para operación portuaria.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con los diferentes equipos y aparejos para la atención a las naves y operación terrestre de la terminal considerando los diferentes tipos de cargas.

En caso de presentarse operaciones especiales o manejos de cargas extra pesadas o extra dimensionadas que no se puedan operar con los equipos disponibles, se

contratarán los equipos requeridos de acuerdo con la programación y acuerdos comerciales con los consignatarios o exportadores o representantes de la carga.

4.15. Instalaciones de recepción.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A tiene un programa de reciclaje y separación en la fuente a través de la recolección selectiva de los desechos sólidos, orgánicos, y otros provenientes de las operaciones y actividades realizadas en el Terminal y el área administrativa del puerto.

Se dispone de canecas debidamente identificadas para el tipo de desecho que se deposita en ellas permitiendo realizar un manejo de las basuras y residuos provenientes de las operaciones y actividades del puerto. Las canecas se encuentran ubicadas en las diferentes áreas del puerto marcadas con rótulos que permiten la separación de los residuos sólidos.

Se utiliza unos códigos de colores para cada una de las canecas que corresponde a la disposición de residuos según su tipo; cumplimiento al código de colores establecido por medio de la Resolución 2184 de 2019; de la siguiente manera:

- Caneca blanca: Depositar todos los residuos aprovechables como plástico, vidrio, metales, papel y cartón.
- Caneca Negro: Para depositar residuos no aprovechables como el papel higiénico; servilletas, papeles y cartones contaminados con comida; papeles metalizados, entre otros.
- Caneca verde: Para depositar residuos orgánicos aprovechables como los restos de comida, desechos domésticos etc.
- Caneca roja: residuos peligrosos como estopas contaminadas, filtros aceite usado

- **Recolección de residuos especiales:**
  Los Residuos Especiales se disponen en un sitio donde no sean expuestas a la intemperie y al agua, en una zona cubierta, para su posterior retiro y adecuada disposición final. Los aceites usados se disponen en un tanque cerrado, ubicado dentro de un dique para prevenir cualquier derrame. Igualmente, los trapos grasos

y lodos aceitosos se disponen en las canecas correspondientes. Todos estos residuos deben estar etiquetados y rotulados en el momento de ser entregados al Gestor como medida preventiva para su manipulación. La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A mantendrá un contrato o solicitará el servicio cada vez que lo requiera, a un operador que cuente con las licencias necesarias para retirar, transportar y disponer adecuadamente este tipo de residuos.

- **Manejo de residuos provenientes de las operaciones portuarias:**
  Los operadores portuarios están en la obligación de recoger las basuras y residuos que se generan por motivos de la operación que están realizando, incluyendo residuos de la carga.
  En caso de que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., efectúe o contrate la limpieza de un área específica en razón de la operación efectuada por un operador portuario que no haya cumplido con esta operación por no encontrarse el lugar en condiciones operativas para trabajar, facturará a dicho Operador Portuario el servicio por el valor real más costos de administración, quien deberá cancelarlo en el término de cinco (5) días calendario, por pena de no recibir autorización para la prestación de servicios en el terminal.

Todos los operadores portuarios de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A que se les haya autorizado concesión de espacios estarán ubicados en el sitio asignado y sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica previa programación del área de Operaciones o su representante y una vez finalice la operación deberá retornar a su área de parqueo asignada. El Operador Portuario es responsable por mantener el estado del espacio concesionado y área de parqueo asignado, de acuerdo a las normas de seguridad industrial y las normas ambientales de ley. La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, no permitirá la ocupación del espacio con equipos chatarrizados y/o equipos inactivos que no sean utilizados con regularidad en la operación portuaria.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no cuenta con instalaciones propias para el manejo de los residuos generados por los buques. Sin embargo, se compromete a velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio Marpol 73/78, permitiendo que esta actividad de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a la instalación portuaria cumpla con todas las medidas para prevenir la contaminación del medio marino por operadores portuarios. Los operadores autorizados y los prestadores de los servicios portuarios que realicen están actividades en las terminales portuarias, deberán evacuar los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre. Deben contar con las autorizaciones ambientales vigentes, la licencia de explotación comercial y pólizas que cubran esta actividad.

CAPITULO V

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.

5.1. Horarios.

5.1.1. Horario de atención al público.

El horario para ingreso y salida de camiones cargados es de 06:30 a 16:30 horas de lunes a sábado, el usuario que requiere servicios después de las 16:30 horas deberá solicitarlo por escrito antes de las 10:00 horas no obstante, la empresa podrá modificar el horario de acuerdo con las necesidades operativas pudiéndose adecuarlo al horario 7x24.

Parágrafo: Para efectos de la prestación de los servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria, la Presidencia de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A determinará los horarios acordados, buscando la eficiencia u oportuna atención a los usuarios, los cuales se deben dar a conocer al público.

5.1.2. Horario de trabajo.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, operador portuario y agentes marítimos, operan partiendo del principio de 24 horas, 365 días al año para la prestación de los servicio.

La permanencia en las instalaciones deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley. Ninguna persona puede permanecer en el terminal cumpliendo funciones de trabajo más de 12 horas, siendo responsabilidad del operador portuario y usuarios del cumplimiento de esta instrucción.

5.2. Condiciones de la prestación de los servicios.

Las condiciones de la Prestación de Servicios se basan en el acuerdo comercial con cada cliente y con las tarifas vigentes reguladas por la Superintendencia de Puerto y Transporte considerando la demanda del comercio exterior colombiano y la dinámica portuaria de la Región Caribe, relacionados con un terminal marítimo multipropósito.

En la prestación de sus servicios adopta las medidas necesarias para proteger la vida e integridad de las personas y preservar el ambiente, conforme lo dispuesto en la normatividad vigente.

Los servicios relacionados con la actividad portuaria deben ser prestados por Operadores Portuarios autorizados por la autoridad nacional competente y registrada ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, comprometiéndose éstos a cumplir con las obligaciones y los requisitos establecidos, en este Reglamento.

5.3. Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios

Todos los operadores Portuarios que deseen operar en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A deben aportar la documentación y requisitos establecidos del numeral 2.4 del presente reglamento, la cuál debe ser entregada y radicada ante la oficina del Centro de Documentos de la terminal.

5.4. Protocolo de Verificación de Información y Documentos.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se abstendrá de programar aquellas embarcaciones o prestar los servicios a los Operadores o cargas cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Todos los operadores Portuarios que deseen operar en este terminal, deben aportar la documentación y requisitos establecidos en el artículo 13, además de los requisitos establecidos en la resolución 0850 de Abril 06 de 2.017 emitida por el ministerio de Transporte, o cualquier otra normatividad jurídica que emane de dicha autoridad.
La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con el personal, equipos, tecnología y procedimientos necesarios para la verificación y validación de la información tanto para el recibo como para la entrega de las cargas en las distintas zonas de almacenamiento.

La presentación de la solicitud de registro por parte de los distintos usuarios ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, es una clara y expresa manifestación que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada, en los términos de la ley 1581 de 2012. (Ley estatutaria para la protección de datos personales.

5.5. Servicios Generales.

5.5.1. Uso de la dársena de maniobras y canales de acceso.

El usuario que requiera utilizar del área de maniobras marítimas debe presentar solicitud ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, la cual, previo estudio dará respuesta con base en las medidas y condiciones de seguridad del área y a la programación del área de operaciones marítimas. De igual manera debe efectuar el procedimiento de la resolución 0020 de 2.015 para dar cumplimiento el Capítulo III Maniobra.

Durante la navegación y permanencia de la nave en el área de maniobras marítimas la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, el usuario debe:

- Acatar las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A 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 SPRG y Estación de Control Tráfico Marítimo.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A debe garantizar un canal de acceso a sus instalaciones portuarias iguales o superiores a los disponibles al canal de acceso al puerto de barranquilla.
Descripción del área de maniobra , ancho , largo , diámetro de giro , profundidad máxima , mínima y promedio : está definida por un área circular con radio igual a 250 metros dentro de la cual se deben garantizar profundidades iguales o superiores a las disponibles en el canal de acceso a sus instalaciones portuarios .
La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A 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 o Estación de Control Tráfico Marítimo sobre la violación de cualquier nave que ingrese, salga del área o efectúe traslados internos sin la debida autorización de la Terminal Portuaria.

El desplazamiento de cualquier nave o artefacto naval dentro del área de maniobra sin el debido permiso de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se considera una falta grave que amerita la aplicación del procedimiento de Comité de Seguridad.

5.5.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, y férreas

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A garantiza las condiciones mínimas de seguridad para las operaciones marítimas Y terrestres, a fin de evitar situaciones de riesgo que pongan en peligro tanto al personal como a la carga y a los equipos. Para ello se debe tener en cuenta las condiciones de espacios, tipo de carga, características de equipos y medios de transporte con el fin de cumplir con la calidad del servicio.
Para mantener controles en nuestra seguridad la SPRG puede restringir la prestación del servicio hasta que se garanticen las condiciones mínimas de seguridad siempre y cuando preservando la seguridad integral.

5.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con un Área de Seguridad y protección portuaria, que teniendo como referencia la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria y el Plan de protección de la Instalación Portuaria aprobado

por la Dirección Nacional Marítima y las buenas prácticas a través de sistemas de gestión de seguridad certificados, ubica y distribuye estratégicamente puestos de control y vigilancia humana a través de empresas de vigilancia privada y con el soporte técnico de un robusto sistema de circuito cerrado de televisión visualizado desde un centro de control y procedimientos que coadyuvan al fortalecimiento de las medidas de seguridad. De igual forma, a través de alianzas estratégicas con autoridades nacionales e internacionales, sostiene permanente intercambio de información para mantener los riesgos asociados a delitos transnacionales, es los niveles más bajos.

5.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con una medida centralizada en cada subestación eléctrica para las fronteras comerciales que en este caso son dos. El fluido eléctrico se entrega a 13200 V. Tiene topología radial con las dos subestaciones del terminal.

Infraestructura eléctrica: SPRG cuenta con dos subestaciones eléctricas de media tensión para atender las dos grandes zonas que lo componen, Almagran y los patios de carbón.

- ✓ **Subestación 11 (Almagran):** Es una subestación conformada por un transformador de distribución de 225 KVA, está cargada al 40% de su capacidad, su tensión de salida es 220V trifásico y alimenta las siguientes cargas:
    - Bascula C4.
    - Iluminación de las bodegas graneleras de almagran.
    - Iluminación del corredor de carga de almagran.
    - Oficina Dian.
    - Control de acceso Almagran.

- ✓ **Subestación 10 (Patio coque):** Es una subestación conformada por un transformador de pedestal de 112.5 KVA, está cargada al 60% de su capacidad, su tensión de salida es 220V trifásicos y alimenta las siguientes cargas.
    - Bascula C1.
    - Bascula C2.

- Iluminación de los patios de carbón, las cuales tan conformadas por 46 postes perimetrales con luces led de 200 w y 5000w, con un promedio de 3 luminarias por postes.
- Bombas de riego en el patio de los patios de carbón.
- Transformador baja-baja 220/440 para las cargas a 440V.
- Control de acceso Carbón.

Mantenimiento subestaciones: EL mantenimiento de las subestaciones es realizado con personal propio, se realizan 2 mantenimientos al año con termografías incluidas. Anualmente se realizan análisis de aceite a todos nuestros transformadores con los cuales verificamos que no haya presencia de PCB y también el estado general del equipo, con esto podemos programar los correctivos que correspondan.

Topología media tensión: La topología de la red de media tensión de SPRG es completamente radial, ya que solo se componen del punto de entrada y la subestación, es así para ambas fronteras comerciales a 13200 V.

Básculas: A continuación se relacionan las básculas camioneras pertenecientes a SPRG. En ella encontramos la capacidad, serial y número de identificación nacional ante la SIC. Las básculas que no tienen NII en este momento no son susceptibles de verificación metrológica legal por parte de la SIC.

#Interno	Capacidad.	Serial	NII
C1	80 t	127248	B78205
C2	80 t	129668	
Bodega Externa.	80 t	M600113894	B1319
C4	80 t	E35317-01-06	

El mantenimiento de estos equipos es realizado por el fabricante de cada bascula, se realiza mensualmente, consiste principalmente en la verificación de los parámetros electrónicos del equipos, verificar que no existan trabas mecánicas que impidan el correcto funcionamiento el equipo y la realización de los ajustes electrónicos en caso de ser necesario.

Por ley vigente todas nuestras básculas camioneras son verificadas por un OAVM (organismo de verificación metrológica) cada año o cada vez que el equipos sufra

una reparación, el OAVM actual es METROLEGAL UT y es el representante la superintendencia de industria y comercio SIC.

5.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A es responsable de mantener en completo orden y aseo la instalación portuaria, a través de personal idóneo, reservando el derecho de contratar una empresa especializada o con personal de la compañía, garantizando un ambiente seguro para la prestación del servicio y así como también, realizando la correcta disposición de residuos teniendo en cuenta la política ambiental estipulada.

Es responsabilidad de los Operadores Portuarios, la limpieza inmediata de los muelles y en general de las zonas utilizadas en la terminal portuaria, las cuales deberán mantenerse limpias al término de las operaciones.

Se encuentra prohibido arrojar suciedad al río, así como cualquier contaminante a consecuencia de la limpieza de muelles y en el caso de barrido se dará disposición final de lo recolectado.

En el caso de gráneles sólidos, deberá efectuarse un barrido continuo en el muelle, colocando el producto en sacos, Big Bag, contenedor o carretilla para luego movilizarlo hasta un sitio de acopio temporal, para posteriormente ser transportado para su disposición final.

Recepción en muelles.

La limpieza del muelle asignado y de las áreas de operaciones, deberá realizarse inmediatamente al término de la operación, al igual todos los equipos y maquinaria utilizada durante el descargue y cargue de la Motonave deberán ser retirados del muelle.

En el evento en que el operador portuario no proceda como lo establece el presente reglamento, la SPRG ordenará a un tercero realizar la limpieza de las áreas de trabajo por cuenta del operador, como se encuentra mencionado en el punto 4.15 Instalaciones de Recepción.

5.6. Servicios a la nave.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A ofrece a las naves la posibilidad de recibir servicios requeridos para su atención, entre los cuales se encuentran atraque/ desatraque de buque, aprovisionamiento, suministro de agua, recepción de residuos etc. los cuáles serán prestados directamente por la instalación portuaria o a través de un operador portuario.

5.6.1. Características del buque tipo o de diseño

Para el diseño de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se tomó como referencia un buque con las siguientes características:

5.6.1.1. Tipo de nave:
Bulkcarriers - portacontenedores

5.6.1.2. Eslora (LOA):
Buque de mayor dimensión: 210 metros

5.6.1.3. Manga:
Buque de mayor dimensión: 30 metros

5.6.1.4. Calado:
El calado es de 9,70 a 10,80 metros.

5.6.1.5. Deadweight/TRB/TRN
Buque de mayor dimensión: 60.000 tons

5.6.1.6. Desplazamiento
Buque de mayor dimensión: 71.481 tons

5.6.2. Servicio de practicaje.

El servicio de practicaje comprende el asesoramiento a los capitanes en el movimiento de las embarcaciones para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida, abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelles y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria. Este servicio es prestado por operadores portuarios registrados ante el ministerio de transporte como pilotos prácticos con licencia vigente expedida por DIMAR.

- **Responsabilidad del capitán de la nave:** La asesoría del piloto práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del piloto practico a bordo como asesor del capitán de la embarcación, quien puede o no aceptar las recomendaciones del piloto practico.

- **Obligación de usar piloto practico:** Toda nave, cualquiera que sea la nacionalidad, trafico, clasificación, eslora, calado, con tonelaje de registro bruto [T.R.B] superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar piloto practico para la entrada y salida del puerto de atraque, desatraque,

remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique se desplazamiento dentro del puerto. (Ley 658 de 2001).

Exceptuase las naves nacionales de cabotaje hasta de 500 toneladas de registro bruto, las cuales podrán entrar o salir de los puertos bajo la responsabilidad de su Capitán, quien debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto expedido por la Capitanía de Puerto respectiva (Art. 11, Núm. 2, Res 007/97).

Ninguna nave está autorizada para movilizarse en el muelle sin Piloto Práctico abordo y sin asistencia por parte del personal de amarradores. Si el Piloto Práctico lo estima necesario solicitará la asistencia de un remolcador. En cualquier caso, por tratarse de decisiones que corresponden a la operación del buque, será del entero resorte y responsabilidad del capitán armador y/o agente marítimo.

- **Supervisión del servicio de pilotaje:** La supervisión en cuento al desempeño del servicio de pilotaje, la efectúa la Capitanía de Puerto, con base en los informes rendidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A en caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la capitanía de puertos para que adelante la investigación respectiva.

- **Reglamentación de garantías e indemnizaciones:** La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A exigirá a los operadores portuarios que presten el servicio de pilotaje, que constituyan las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros en general, así como el impacto ambiental, con base en lo dispuesto por las normas que regulan el registro de operadores portuarios, y por unos montos que a juicio de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A resulten adecuados para el cubrimiento de los riesgos que generan.

- **Solicitud de Piloto Práctico:** La contratación del servicio de pilotaje será responsabilidad del agente marítimo. En los casos en que existan limitaciones para los servicios de pilotaje por razones de mareas, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el capitán de puerto determinará previo requerimiento del usuario o de la misma Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, o de oficio. La hora y condiciones de prestación del

servicio, sin que por ello se genere responsabilidad alguna por parte de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

- **Sitio de abordaje:** Para la prestación de los servicios de pilotaje, los pilotos prácticos abordarán y desembarcarán o/desde el sitio determinado por DIMAR, y su ingreso y salida del Terminal portuario se hará acorde a las instrucciones que para efecto imparta el Terminal.

- **Régimen de responsabilidad:** La responsabilidad por los perjuicios derivados de la prestación del servicio de pilotaje se regirá por lo establecido en el contrato celebrado entre el operador portuario autorizado para prestar este servicio y el usuario respectivo, en la ley 658 de 2001, código de comercio colombiano y demás normas aplicables. En los casos en que el operador portuario nominado para la prestación del pilotaje, no se presente a la hora acordada para la realización de la maniobra, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, le hará un requerimiento, ya sea directamente o a través del agente marítimo, para el cumplimiento del servicio. En caso de no recibir respuesta oportuna la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se reserva el derecho de nombrar el operador portuario que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

  Antes que el capitán de puerto declare libre plática para la nave, el piloto práctico está facultado para abordar la nave que arribe al puerto

- **Prioridad para la prestación del servicio:** La prioridad para la prestación del servicio de pilotaje se enmarca dentro del siguiente criterio:
  a) Arribada forzosa
  b) Embarcaciones con cargamentos perecederos con limitaciones para su conservación a bordo, o para recibir cargamentos perecederos que tengan limitaciones de conservación en los patios.
  c) Embarcaciones portacontenedores
  d) Embarcaciones a cargar con carbón o coque de exportación
  e) Embarcaciones con carga a granel sólido
  f) Embarcaciones con carga general
  g) Embarcaciones tanqueras
  h) Embarcaciones de cabotaje

Esta prioridad puede ser modificada por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.

5.6.3. Servicio de remolcador.

De acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación emitida por la autoridad marítima nacional, toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB) igual o superior a dos mil toneladas (2.000 ton.), está obligado a utilizar remolcadores en los puertos colombianos. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas (2.000 ton.) de registro bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario, con fundamento técnico comprobable (Artículo 24, Resolución 850 de 2.017) tomando en cuenta la posición de atraque, características técnicas del buque, condiciones meteorológicas y de seguridad en el momento de la maniobra. La cantidad de remolcadores requeridos se encuentra determinado en la Resolución 685 de 2.018, Anexo “B”.

5.6.4. Amarre y desamarre de buques.

Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A incluyendo remolcador, planchones, o gabarras, el amarre o desamarre en muelle deberán ser efectuados por el operador portuario contratado por el armador o su representante, el cual debe estar autorizado y registrado ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A con el objetivo de garantizar la seguridad en las operaciones en la maniobra de amarre o desamarre, deberán ceñirse a lo establecido en las normas marítimas aplicables a la materia así como a los usos y costumbres que le sean aplicables.

El servicio de amarre y desamarre de naves es prestado por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, para esta actividad. Las maniobras para cada nave deben contar con mínimo 4 amarradores o la cantidad que sea requerida por parte del piloto práctico dependiendo de las condiciones especiales de la maniobra, lo cuál debe ser informada con antelación al operador portuario. Los amarradores serán distribuidos entre proa y popa de acuerdo a las instrucciones del piloto práctico y deberán contar con los elementos de protección personal y un radio para comunicaciones en cada grupo.

<u>Régimen de responsabilidad:</u> Sin perjuicio de lo establecido en el presente reglamento, la responsabilidad por los perjuicios derivados de la prestación de

servicio de amarre se regirá por lo establecido en el contrato celebrado entre el operador portuario utilizado para prestar este servicio y el usuario respectivo, código de comercio colombiano y demás normas aplicables. No obstante lo anterior el armador del buque y/o agente que nomine o designe al operador amarrador, será el responsable por los daños que se causen por su culpa.

5.6.5. Muellaje.

El servicio de muellaje se inicia teniendo en cuenta el tiempo de la primera línea lanzada por la motonave (Maniobra de atraque), hasta soltar la última línea de amarre del buque (Maniobra de zarpe). Es el derecho a permanecer amarrado al muelle o abarloado a otra nave. Este servicio se presta de acuerdo con la negociación comercial preestablecida y con el lleno de los requisitos exigidos por parte de la autoridad marítima DIMAR y demás autoridades en el ámbito de su competencia.
El muellaje es facturado a embarcaciones mayores y/ o menores y se realiza teniendo en cuenta las tarifas reguladas por la Superintendencia General de Puerto.

En caso de presentarse movilización a fondeo de la nave y posterior atraque nuevamente en la terminal, implica la iniciación de un nuevo periodo.

Cuando una nave se encuentra atracada en la terminal y se dispone a iniciar operaciones se debe:

5.6.6. Apertura de escotilla.

Es la autorización emitida por las autoridades portuarias luego de finalizar su visita de autoridades a la motonave, ésta libre platica es emitida por un funcionario de la DIMAR, según decreto 910 de 2017.

5.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.

Este procedimiento es realizado por los operadores portuarios, quienes proceden a realizar la inspección y acondicionamiento de las grúas (de tierra y/o de la motonave), aparejos y equipos para el desarrollo de la operaciones de cargue y/o descargue.
A solicitud de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y/o de los operadores portuarios, cuando haya duda respecto a la seguridad de las plumas y aparejos y ante la carencia o vencimientos de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 al 12) la autoridad marítima dispondrá inspecciones a las plumas y a las naves de artefactos navales

para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizadas de manera eficiente y segura en las operaciones de cargues y descargues. En el evento que se encuentre efectivamente deficiencia en las plumas y aparejos, el costo de esta inspección será asumido por el armador de la nave y se ordenará la suspensión de operaciones en plumas, grúas y aparejos que tengan deficiencias.

El izaje de cargas es un proceso crítico que requiere atención especial a la seguridad para prevenir accidentes y lesiones es por eso que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. Tienes para asegurar un izaje seguro de cargas el PSST057 PROCEDIMIENTO IZAJE SEGURO DE CARGA, tomando en cuenta el procedimiento velamos por buenas prácticas dentro de la instalación portuaria:

1. **Inspección de equipos:** Antes de iniciar cualquier operación de izaje, se asegura de que todos los equipos involucrados, como grúas, eslingas y ganchos, estén en buenas condiciones de funcionamiento y hayan sido inspeccionados según lo establecido en el procedimiento de izaje seguro de la MN o de la instalación portuaria.

2. **Cálculo de capacidades:** Se verifica que la capacidad de carga de los equipos de izaje sea suficiente para levantar la carga de manera segura. Realiza los cálculos necesarios para determinar el peso de la carga y seleccionar el equipo adecuado para realizar la operación para evitar incidentes en la operación.

3. **Planificación de la operación:** Se planifica la operación de izaje con anticipación, teniendo en cuenta la ubicación de la carga, la distancia de elevación, las condiciones del entorno y cualquier obstáculo que pueda interferir con el proceso de izaje de la carga.

4. **Señalización y delimitación de áreas:** Se delimita claramente el área de trabajo y establece señalización adecuada para advertir a los trabajadores y a otras personas en el área sobre la operación de izaje en curso. Esto incluye el uso de barreras, cintas de seguridad y señales visuales, como personal presente en la operación como reguladores de vías.

5. **Capacitación del personal:** Todo el personal involucrado en la operación de izaje esté adecuadamente capacitado en el uso seguro de equipos de izaje y en la aplicación de procedimientos de trabajo seguros en el cumplimiento de lo pedido en la operación.

6. **Comunicación:** La comunicación es clara por los canales establecidos en el momento entre el operador de la grúa, el señalador y otros trabajadores involucrados en la operación para garantizar una coordinación efectiva y segura durante el izaje de la carga en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

7. **Verificación de puntos de anclaje:** Antes de levantar la carga, se verifica que los puntos de anclaje estén correctamente posicionados y sean lo suficientemente fuertes como para soportar la carga sin comprometer la seguridad del personal, equipos e infraestructura.

8. **Inspección de la carga:** Al izar la carga, se inspecciona visualmente la carga para asegurarte de que esté correctamente asegurada, equilibrada y no presente daños que puedan comprometer su estabilidad durante el izaje.

9. **Supervisión durante la operación:** En la operación de izaje se supervisa de manera continua para detectar cualquier anomalía o problema que pueda surgir y tomar medidas correctivas de manera oportuna para evitar accidentes, incidentes o daños a la carga e infraestructura.

Al aplicar el procedimiento PSST057 PROCEDIMIENTO IZAJE SEGURO DE CARGA, se puede garantizar un izaje seguro y eficiente de cargas en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

5.6.8. Reparaciones menores.

Para este procedimiento el agente marítimo procede a realizar la solicitud de autorización ante la DIMAR. Una vez cumplidos los requisitos la autoridad marítima emitirá por escrito la autorización de la reparación solicitada y la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A estudiará la solicitud dependiendo del caso, se validará con el equipo SST de la terminal los riesgos asociados a la reparación y se notificará al agente marítimo si se autoriza o no el servicio.

En ningún caso, los trabajos a realizar a bordo podrán comprometer la seguridad de la terminal o generar daños ambientales. En caso de requerir el servicio de un proveedor este debe estar inscrito como operador portuario en la terminal y contar con la Licencia de Explotación Comercial.

5.6.9. Aprovisionamiento y usería.

Para este cumplimiento el agente marítimo u operador portuario realiza la solicitud del aprovisionamiento requerido por medio del formato FOM006 - Solicitud de Servicios Especiales al área de Operaciones que realizará el servicio, el operador portuario debe estar inscrito ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A con las pólizas y resolución vigentes y contar con la Licencia de Explotación Comercial.

Los elementos o provisiones que serán entregados al buque deben ser informados por el operador portuario a la Policía Antinarcóticos para su inspección y se debe cumplir con lo dispuesto en el procedimiento PRSF011 Entrega de provisiones, retiro de residuos aceitosos, basura y cargue de combustible del área de seguridad y protección portuaria.

5.6.10. Recibo y/o suministro de lastre.

Actualmente, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no presta este servicio. En caso de presentarse se realizaran los protocolos requeridos por la autoridad y la terminal.

5.6.11. Suministro de combustible.

El representante de la agencia marítima debe diligenciar el formato FOM006 - Solicitud de Servicios Especiales al área de Operaciones, especificando la actividad a realizar a la motonave y adjuntar el nombramiento del perito por parte de Capitanía de Puerto de Barranquilla en caso de requerirse.
El representante de la agencia marítima debe tramitar la solicitud de ingreso del personal, indicando el nombre de la motonave o remolcador y la empresa que va a realizar la actividad, a control de acceso con copia al área de Operaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

El operador portuario que va a efectuar los servicios a la motonave debe estar inscrito en el sistema de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, con las pólizas y resoluciones vigentes y contar con la Licencia de Explotación Comercial.
El auxiliar o supervisor de Operaciones consulta al área de cartera si el operador portuario se encuentra a paz y salvo para confirmar si puede proceder a realizar el servicio solicitado, en caso de que ocurra lo contrario no podrá realizar el servicio.

Previo al ingreso del operador, los carro tanques y/o vehículo para el servicio de, suministro de combustible, se debe coordinar con el analista del área encargada de las operaciones de las motonaves que se encuentren a la popa y/o a la proa de la

motonave o remolcador al cual se le realizará el suministro con el fin de no interferir en el desarrollo de las operaciones y se debe comunicar por medio de correo electrónico igualmente vía celular al analista SYSO en turno, para su seguimiento.

Una vez recibido el visto bueno del analista del área encargada se coordina con el personal de control de acceso el ingreso de los carros tanques.

Para dar inicio a las operaciones previamente, la lista de chequeo, debe estar diligenciada y firmada por el representante del operador portuario, el funcionario autorizado de Operaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. En las operaciones de suministros de combustible, el perito autorizado debe permanecer hasta la finalización de las operaciones.

Para la salida de los carro tanques y/o vehículos una vez finalicen el servicio se le dan las instrucciones a las conductores de la ruta segura para salir la cual es guiada por el auxiliar de operaciones y/o guarda de seguridad.

Para dar inicio al suministro de combustible, se deben tener en cuenta las siguientes medidas:

- Instalación de barrera de contención tipo valla con flotadores y cortinas rígidas de 24” x 15 metros de longitud, suficientes para cubrir la manga del buque y hacer una configuración en “U”.
- Cabos de amarres: Cada extremo de la barrera debe ser sostenido con (2) cabos de ¾” de diámetro de longitud, para los extremos de la barrera, (4) cabos de ½” de diámetros en fibra sintética x 40 metros de longitud, para los puntos de alivio de tensión.

Para el suministro de combustible a buques extranjeros es indispensable que la agencia marítima presente la “SOLICITUD DE AUTORIZACION PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE” con el respectivo sellado y radicado de la DIAN, al área de operaciones y al departamento de seguridad de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, dando cumplimiento a lo exigido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

5.6.12. Servicios de lancha.

Para este cumplimiento el agente marítimo u operador portuario realiza la solicitud del servicio requerido por medio del FOM006 SOLICITUD DE SERVICIOS ESPECIALES al área de Operaciones y este debe estar inscrito ante la terminal con pólizas y

resoluciones vigentes. En caso de presentarse alguna modificación de la norma, debe entregar la documentación requerida según el caso.

5.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos.

El Operador Portuario que va efectuar la Recepción de desechos líquidos y vertimientos debe estar inscrito ante el departamento de servicio al cliente de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, con las pólizas y resolución vigentes y contar con la Licencia de Explotación Comercial.

El Representante de la Agencia Marítima debe diligenciar el Formato de Servicios Especiales especificando la actividad a realizarse a la motonave y remitirlo a la Coordinación de Operaciones marítimas y adjuntar copia del nombramiento del perito por parte de Capitanía de Puerto de Barranquilla. El Representante de la Agencia Marítima debe tramitar la solicitud de ingreso del personal, indicando el nombre de la motonave y la empresa que va realizar la Recepción de desechos líquidos y vertimientos al Departamento de Seguridad con copia a la Coordinación de Operaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.
Para dar inicio a la recepción de desechos líquidos y vertimientos, se deben tener en cuenta las siguientes medidas:

- Instalación de barrera de contención tipo valla con flotadores y cortinas rígidas de 24” x 15 metros de longitud, suficientes para cubrir la manga del buque y hacer una configuración en “U”.
- Cabos de amarres: Cada extremo de la barrera debe ser sostenido con (2) cabos de ¾” de diámetro de longitud, para los extremos de la barrera, (4) cabos de ½” de diámetros en fibra sintética x 40 metros de longitud, para los puntos de alivio de tensión.

Se debe diligenciar el formato Lista de chequeo para la Recepción de líquidos de las Motonaves por un funcionario de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A Para dar inicio a las operaciones, la Lista de Chequeo debe estar firmada por el representante de la empresa de recepción de líquidos y el funcionario autorizado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

En la operación de Recepción de líquidos el Perito autorizado debe permanecer hasta la finalización de las operaciones, en caso contrario la operación se suspenderá hasta tanto haga presencia el perito designado.

5.6.14. Recepción de desechos sólidos.

Para este cumplimiento el agente marítimo u operador portuario realiza la solicitud del aprovisionamiento requerido por medio del FOM006 SOLICITUD DE SERVICIOS ESPECIALES al área de Operaciones.

El operador portuario que va a efectuar los servicios a la motonave debe estar inscrito en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, con las pólizas y resoluciones vigentes y contar con la Licencia de Explotación Comercial.

5.6.15. Servicio de vigilancia.

El servicio de vigilancia a bordo de las motonaves atracadas en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A es responsabilidad del capitán. En caso de requerir el capitán de la nave un servicio de vigilancia externo es tramitado por el agente marítimo.

La empresa de seguridad externa debe cumplir con todas las normas, pólizas y resoluciones vigentes de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

5.6.16. Servicios públicos

5.6.16.1. Suministro de agua potable.

El representante de la agencia marítima debe diligenciar el formato FOM006 - Solicitud de Servicios Especiales al área de Operaciones, especificando la actividad a realizar a la motonave y adjuntar el nombramiento del perito por parte de Capitanía de Puerto de Barranquilla en caso de requerirse.

El representante de la agencia marítima debe tramitar la solicitud de ingreso del personal, indicando el nombre de la motonave y la empresa que va a realizar la actividad, a control de acceso con copia al área de Operaciones.

Nota: Para el caso de los remolcadores, la empresa de remolcador debe gestionar los pasos descritos.

El operador portuario que va a efectuar los servicios a la motonave debe estar inscrito en el sistema de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, con las pólizas y resoluciones vigentes.

El auxiliar o supervisor de Operaciones consulta al área de cartera si el operador portuario se encuentra a paz y salvo para confirmar si puede proceder a realizar el servicio solicitado, en caso de que ocurra lo contrario no podrá realizar el servicio.

Previo al ingreso del operador, los carro tanques y/o vehículo para el servicio de suministro de agua potable, se debe coordinar con el analista del área encargada de las operaciones de las motonaves que se encuentren a la popa y/o a la proa de la motonave o remolcador al cual se le realizara el suministro con el fin de no interferir en el desarrollo de las operaciones y se debe comunicar por medio de correo electrónico igualmente vía celular al analista SYSO en turno.

Una vez recibido el visto bueno del analista del área encargada se coordina con el personal de control de acceso el ingreso de los carro tanques, para los cuales seguridad y salud en el trabajo dará instrucciones y charlas preventivas de las rutas más seguras que deben tomar los vehículos, contando con el apoyo del guarda de seguridad que se encuentre en el muelle de atraque de la motonave o remolcador que se le realizara el servicio.

Para dar inicio a las operaciones previamente, se debe validar que el operador cumple con los requisitos de elementos de protección personal y de señalización. Se procede a realizar el servicio de agua a la motonave y/o remolcador.

Para la salida de los carro tanques y/o vehículos una vez finalicen el servicio se le dan las instrucciones a las conductores de la ruta segura para salir la cual es guiada por el auxiliar de operaciones y/o guarda de seguridad.

Para el caso en que el servicio sea solicitado a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A el personal de operaciones traslada los equipos y accesorios a utilizar para el suministro hasta el muelle de atraque. Se instala inicialmente la manguera entre el punto de agua del muelle y el medidor que será utilizado, tomando como lectura inicial la última lectura que este muestre.

Se purga la tubería para sacar el agua taponada en este punto de red, para evacuar el aire presente y esta tenga circulación. Una vez purgada la tubería se procede con el inicio del suministro solicitado contabilizando las toneladas a suministrar las cuales una vez colocadas en su totalidad se procede al diligenciamiento del FOM022 INFORME DE SERVICIO DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE, el cual es diligenciado y firmado por el capitán de la motonave y/o remolcador y por el auxiliar en turno del área de operaciones.

5.6.16.2. Electricidad.

Los servicios públicos de energía, son prestados por la empresa pública que ofrece los servicios en el municipio de Barranquilla.

5.6.17. Fumigaciones.

Las fumigaciones son realizadas por una empresa avalada y certificada para esta actividad en las cargas de tipo de granel. La periodicidad depende del estado como se encuentre en caso de presentar plagas.

5.6.18. Alquiler de equipos y aparejos.

Para el alquiler de equipos y aparejos se deben tener en cuenta los pasos:

- Operaciones realiza una revisión de disponibilidad de recursos propios antes de proceder a alquilar. En caso de tener disponibilidad, no se alquila. Si no hay disponibilidad, se contacta al proveedor y se programa fecha y hora para recibo de los recursos.
- El proveedor envía correo con placas/N° equipos/nombre de conductores.
- Cuando los equipos están dentro del terminal no requieren autorización de ingreso. De lo contrario, se debe enviar una autorización por correo por parte de operaciones a seguridad para el ingreso de los recursos (revisión seguridad) y radicación en sistema a la hora pactada de recibo.
- Se notifica por radio y se entrega los recursos de manera física al solicitante del servicio.
- Utilización del servicio bajo la supervisión de la carga y operaciones.
- Cuando finalice el servicio la carga notifica la hora de finalización a los supervisores de operaciones logísticas para que los recursos sean retirados en sistema (radicación de salida). En caso de no recibir el aviso en tiempo real, operaciones radica la hora de la notificación y en observaciones la hora de finalización real. Esta observación se le notifica al solicitante del servicio para los correctivos necesarios.
- Seguridad verifica salida de los recursos (equipos) con previo Vo Bo por parte de operaciones logísticas.

5.7. Servicios a los pasajeros.

Actualmente, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no presta servicios relacionados con embarcaciones de pasajeros ni cargue o descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje. En caso de presentarse se realizarán los protocolos requeridos por la autoridad.

5.8. Servicios a la carga.

5.8.1. Manipulación y transporte de mercancías.

El auxiliar responsable del lugar de almacenamiento, custodia y protege las cargas que hacen tránsito en las bodegas, y patios, de acuerdo con las necesidades de las mismas. Recibe cuidadosamente la carga, vela por su adecuada estiba y el trato conveniente durante su manipulación, inspecciones por parte de los Agentes de Aduana o autoridades competentes y el cargue a los medios de transporte terrestre, propendiendo por qué no se presenten averías, sustracciones, o inconsistencias durante la permanencia en las zonas de almacenamiento o en el momento de su entrega. Para las cargas a granel, vela porque las mermas al finalizar la entrega de la carga estén dentro de los porcentajes establecidos o convenidos según sea el caso.

5.8.2. Cargue /Descargue /Transbordo.

Al término de la maniobra de atraque los buques deben tener las escotillas y la carga lista para las operaciones de cargue y descargue. Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

Es obligación del Capitán de la nave ordenar a su tripulación la colocación de la escala real o escala central con su malla protectora, ubicar los tapar ratas, facilitar la verificación del estado de winches, plumas y aparejos, colocar suficiente iluminación en la noche, desarranchar plumas y grúas o si no lo hacen, asesorar y dar facilidades al Operador Portuario para ejecutar técnicamente esta operación.

Igualmente, destapar bodegas o facilitar al operador hacerlo y dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes requeridos para coordinar con el operador las operaciones de cargue o descargue. De todas formas no se iniciará la operación, sino se cumplen estas formalidades.

Durante la operación, las mercancías están bajo la responsabilidad del Operador Portuario nominado para atender la nave, conforme al contrato que haya celebrado con el armador de la nave, o su agente marítimo, o con el propietario de las mercancías, o su representante, según el caso.

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue será responsabilidad del armador, su representante o el Operador Portuario. Durante esta operación, los daños que se llegasen a producir a las naves, carga y/o instalaciones portuarias, serán de responsabilidad del operador portuario.

Cuando el Operador Portuario requiera los servicios de equipos operados directamente por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, el período de responsabilidad de ésta respecto de las mercancías inicia desde el momento en que el equipo operado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., hace contacto con las mercancías hasta cuando ellas son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario que ha requerido el servicio. Para este efecto, se entenderá que las mercancías son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario, cuando el equipo operado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, deposita las mercancías en el muelle, en caso de descargue, o en la cubierta del buque, en caso de cargue. En estos eventos, y de conformidad con lo establecido en el artículo 1604 del Código Civil, la responsabilidad de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, se regirá por las normas que regulan los contratos de prestación de servicios, de tal manera que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, adquiere una obligación de medio y no de resultado. Se entenderá que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, no recibe la custodia de las mercancías contenidas en la unidad de carga objeto del servicio requerido. En caso que la operación se desarrolle bajo instrucciones del Operador Portuario, o cuando además de los equipos de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se utilicen equipos del Operador Portuario, se presumirá que cualquier daño o pérdida a las mercancías fue causado por las instrucciones o por los equipos del operador Portuario, todo ello conforme a lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil.

La responsabilidad del Transportador Marítimo, del Agente Marítimo y del operador portuario durante la operación antes descrita se regirá por lo dispuesto en el contrato celebrado entre el usuario y el Operador Portuario, 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. Conforme a lo establecido en el Artículo 1492 del Código de Comercio Colombiano, el Agente Marítimo responderá personal y solidariamente con el Capitán y el armador de la nave.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A excluye su responsabilidad por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, demoras en la operación, accidentes en general, y reclamaciones de terceros, ocurridos durante el tiempo de no autorización de operaciones, o de suspensión de las mismas, con base en lo establecido en el presente Reglamento.

En el izaje de cargas por ser un proceso crítico que requiere atención especial a la seguridad para prevenir accidentes y lesiones la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Tienes para asegurar un izaje seguro de cargas el PSST057 PROCEDIMIENTO IZAJE SEGURO DE CARGA, donde velamos por buenas prácticas dentro de la instalación portuaria.

5.8.3. Estiba /Desestiba.

En el proceso de estiba la carga es ubicada y asegurada correctamente en un lugar de almacenamiento o en las bodegas del buque. La carga debe quedar libre del equipo de transporte y movilización, perfectamente clasificada y arrumada y en absoluto equilibrio, con todos los elementos necesarios para su correcta estiba.
En la desestiba la mercancía es descargada del lugar en el que viene (buque o vehículo) para ser colocada en otro lugar.
En su sentido jurídico constituye una actividad portuaria declarada de servicio público básico o esencial, regulado fundamentalmente por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. El artículo 104.3 del Texto diferencia entre servicios generales, servicios portuarios, servicios comerciales y servicio de señalización marítima.

5.8.4. Clasificación y toma de muestras.

Esto aplica para las motonaves de granel donde las autoridades competentes (ICA) realizan la toma o recogen una muestra del producto a descargar para realizarle unas pruebas y posteriormente realizar su cargue o descargue.
Este procedimiento se realiza con el conocimiento de la agencia marítima (representante de la embarcación).

5.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías.

La Autoridad Aduanera realiza inspecciones en el lugar de arribo, hace reconocimientos de la carga, inspecciones por orden de fiscalización aduanera e inspecciona las cargas de exportación y DTA de llegada.
Se atiende el requerimiento de la Autoridad Aduanera, se revisa el Auto que los comisiona, se está presente durante la inspección y se elabora el Registro Planilla de Chequeo Código RO-OPSN-203, donde además de los datos de la carga, se relacionan las personas que participan en la inspección, incluyendo al cliente o su representante, su actividad, la fecha y hora del evento, si hay retiro de muestras o aprehensión de carga y si se trata de contenedores, se relaciona el sello que quitan y el sello que le colocan al final.
Cuando la Autoridad Aduanera hace aprehensión a la carga, ésta elabora el Acta de Aprehensión, la cual es firmada conjuntamente por el Supervisor de turno quién

recibe la carga y la ubica en un área para la custodia hasta que la Autoridad Aduanera la retira o resuelva la situación con el representante de la carga.
Una vez recibida el Acta de Aprehensión por parte de la DIAN se hace una remisión anexando la respectiva acta y se lleva inmediatamente a Control Previo para su registro y es archivada en la carpeta del buque.

5.8.6. Trimado /Trincado /Tarja.

a. Trimado: Esta operación se va realizando durante la operación de cargue la cual consiste en aplanar la superficie de la misma (carga en bodega) con lo cual se consigue aprovechar mayor espacio disponible y dar mayor seguridad a la navegación de la embarcación.
b. Trincado: es la sujeción de la carga a la estructura de la nave donde se incluye personal y materiales para efectuar dicha actividad. Los materiales podrán ser provistos por cliente embarcador, nave o estibador dependiendo de la naturaleza del acuerdo. Es la acción de asegurar e inmovilizar la carga, ya sea en una superficie contenedorizada o móvil con el fin de mantenerla segura de daños o averías.
c. Tarja: Es el control del estado de la mercancía que transporta la motonave, realizado en las operaciones de cargue y descargue por personal capacitado. La tarja es el documento oficial para la SPRB por medio del cual se cuantifica y se certifica el recibo y despacho de todas las mercancías desde o hacia las instalaciones portuarias. Se considera como tarja todos los documentos que elaboran los tarjadores, en las diferentes etapas de transferencia de las mercancías. La tarja debe establecer como mínimo las identificaciones de las mercancías, cantidades, tipos de carga, condición y observaciones especiales.

5.8.7. Manejo y reubicación.

Para el manejo y reubicación de las mercancías se define o programa un área para ubicar la carga. Todas las Operaciones de movilización de Contenedores vacíos, llenos y Carga en general, deben ser previamente programadas y autorizadas de acuerdo con la planeación y los procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, los cuales siempre deberán ser coordinados con el área de operaciones y autorizaciones.

5.8.8. Servicio a los contenedores.

Durante este proceso, se realiza a solicitud del cliente o autoridad DIAN, la programación de las actuaciones o servicios adicionales a la carga. Dentro de estos servicios encontramos:

- Inspección del contenedor: durante este proceso el cliente y/o autoridad aduanera procede a la inspección y revisión del contenedor.
  Este tendrá la intervención de cualquier autoridad pública presente en el terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima, la Supertransporte, Dirección Nacional de Estupefacientes, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante su almacenamiento conforme a la ley colombiana.
- Vaciados: Existen tres tipos de vaciados:
  - **Vaciados cross docking:** En este tipo de vaciado la mercancía no es almacenada sino que es cargada directamente a un vehículo para ser retirada de la terminal.
  - **Vaciado parcial:** En este vaciado solo se retira una parte del total de la mercancía que se encuentra dentro del contenedor.
  - **Vaciado total:** En este vaciado se retira toda la mercancía del contenedor y es colocada en un lugar de almacenamiento.
- Llenados: Se dividen en tres clases:
  - **Llenado cross docking:** Para este llenado se toma la carga que ingresa en los vehículos y se almacena en una zona determinada.
  - **Llenado parcial:** Este llenado se le realiza a los contenedores para completar su cargue total.
  - **Llenado total:** Para este llenado se toma la mercancía almacenada y se coloca dentro del contenedor hasta su totalidad.
- Reparaciones: Las reparaciones a los contenedores son realizadas por una empresa certificada.

5.8.9. Embalaje y reembalaje.

El servicio de embalaje y reembalaje de mercancías está relacionado con la preparación de piezas o productos finales antes de su envío al cliente. Puede incluir, por ejemplo, la introducción de mercancías en embalajes protectores, el reembalaje desde los embalajes de producción a contenedores de transporte especiales, el completado de conjuntos para su envío, así como el etiquetado y la declaración en el sistema informático del cliente.

5.8.10. Pesaje /Cubicaje.

Todo vehículo que ingresa a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, debe pasar por el sistema de pesaje, que permite controlar el volumen de la carga que ingresa y sale del puerto. Se realiza la radicación del vehículo, verificación de la autorización y validación de la cita previamente programada.

5.8.10.1. Procedimiento para asignación de citas

El conducto establecido para agendar una cita por parte de las agencias, empresas transportadora, clientes debidamente autorizados para el ingreso o retiro de carga, es a través de la plataforma Citas en PEL (Puerto en Línea: Puertoenlinea.com.co) donde se muestran los portales de las cargas (Contenedores, carga general, granel y coque) con los respectivos cupos habilitados por días y rangos de horas para la toma de citas garantizando la prestación del servicio. En este portal el usuario debe ingresar con su usuario y contraseña, previamente gestionado por nuestra área de servicio al cliente (SAC), ingresando al módulo de citas.

Para el paso a paso de esta solicitud, se pueden dirigir a nuestra página, opción clientes y usuarios, instructivos PEL: https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/instructivos-pel/

Los requisitos para la toma de citas, son los siguientes:

- El transportista debe contar con una asignación de carga, ya sea para ingreso o retiro
- En caso de requerirse, contar con servicios complementarios
- Durante la toma de citas se debe registrar en la información del conductor vehículo que realizarán el servicio de cargue o descargue de carga.
- Tener el manifiesto de carga RNDC generado a través del portal del ministerio

Se atienden los turnos de los servicios de acuerdo al orden de llegada en cada rango de hora (cita agendada), de esta forma se mantiene un servicio eficiente y se vigilan los tiempos de atención y permanencias de vehículos en las instalación portuaria.

5.8.11. Marcación y rotulación.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no recibirá aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible las marcas, códigos, pesos, rotulación establecidas por la O.M.I en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo o almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.

5.8.12. Almacenaje de mercancías.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A una vez formalizado el recibo en sus zonas de almacenamiento es la responsable de la custodia, protección, control y estado de la carga en las diferentes áreas de acuerdo con lo establecido en el reglamento de operaciones.

5.8.13. Porteo de la carga.

Durante esta operación las mercancías están bajo la responsabilidad del Operador Portuario nominado para atender la transferencia terrestre de la carga desde o hasta el muelle, conforme al contrato que haya celebrado con el armador de la nave, o su agente marítimo, o con el propietario de las mercancías, o su representante, según el caso.

Cuando el Operador Portuario requiera los servicios de equipos operados directamente por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, el período de responsabilidad de ésta respecto de las mercancías inicia desde el momento en que el equipo operado por la Terminal Portuaria hace contacto con las mercancías hasta cuando ellas son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario que ha requerido el servicio. Para este efecto, se entenderá que las mercancías son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario, cuando el equipo operado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, deposita las mercancías en el sitio de almacenamiento, de la bodega o patio, en el caso de esta operación o cuando el equipo operado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, deposita las mercancías en la plataforma del vehículo, en el caso de la tercera fase de operación. En estos eventos, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 1604 del Código Civil, la responsabilidad de la Sociedad Portuaria se regirá por las normas que regulan los contratos de prestación de servicios de tal manera que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, adquiere una obligación de medio y no de resultado.

Se entenderá que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, no recibe la custodia de las mercancías contenidas en la unidad de carga objeto del servicio requerido. En caso

que la operación se desarrolle bajo instrucciones del Operador Portuario, o cuando además de los equipos de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, se utilicen equipos del Operador Portuario, se presumirá que cualquier daño o pérdida a las mercancías fue causado por las instrucciones o los equipos del operador Portuario, todo ello conforme a lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil.

La responsabilidad del Transportador Marítimo, del Agente Marítimo y del operador portuario durante la Segunda Fase de operación antes descrita se regirá por lo dispuesto en el contrato celebrado entre el usuario y el Operador Portuario, 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. Conforme a lo establecido en el Artículo 1492 del Código de Comercio Colombiano, el Agente Marítimo responderá personal y solidariamente con el Capitán y el armador de la nave.
La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A excluye su responsabilidad por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, demoras en la operación, accidentes en general, ni reclamaciones de terceros, ocurridos durante el tiempo de no autorización de operaciones, o de suspensión de las mismas, con base en lo establecido en el presente reglamento.

5.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías.

Para realizar la consolidación de la carga, el operador portuario ubica dentro de un solo contenedor mercancías que pertenecen a diferentes clientes.

La desconsolidación se realiza cuando el operador portuario recibe la carga de varios clientes (un BL´S) y luego la clasifica de acuerdo a cada cliente o propietario de la mercancía.

5.8.15. Cadena de frio.

La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A cuenta con una bodega de refrigeración para las operaciones de inspección y almacenamiento de mercancías que requieran su conservación a bajas temperaturas facilitando la cadena logística de fríos de los importadores y exportadores.

La Bodega Refrigerada establece como política de calidad el cumplimiento de los aspectos legales y procedimentales exigidos por la Resolución 2674 del 2013, en cuanto a los procesos de Tarjado, almacenamiento, despacho y distribución de productos Refrigerados y Congelados de alimentos.

El control de la temperatura es riguroso para garantizar la cadena de frío de los productos manejados, por lo anterior los productos que lleguen a la bodega deben estar contenidos en medios de transporte que garanticen la temperatura anunciada del producto, tales como contenedores o vehículos de carga refrigerado.

Las programaciones de la bodega son realizadas por Puerto en Línea, mediante el registro de las operaciones que pueden ser un Vaciado o Llenado de Contenedor, despacho, Ingreso de Mercancía, e Inspección de Carga.

Para el caso de los despachos y llenados estos deben ser previamente Autorizados por el Área de Autorizaciones.

Para realizar apertura de contenedores en la bodega refrigerada debe estar la autoridad de control, INVIMA, ICA o ANTINARCOTICOS y el representante del cliente, adicionalmente si el producto va a ser almacenado en la bodega debe tener el Visto bueno emitido por la Naviera o Línea Marítima.

CAPITULO VI

PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

6.1. Protocolo de maniobras

Las maniobras están a cargo y bajo responsabilidad de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante la aproximación e ingreso al canal navegable, pilotos profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente y gestionados por la agencia marítima representante de la nave. Las maniobras se realizan con la asistencia de remolcadores de acuerdo a lo establecido en la Resolución No. 0849 - Dimar- del 16 septiembre de 2019.

6.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.

Toda nave que va a ingresar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A deberá reportarse con dos horas de anticipación a su ETA con el fin de confirmar la hora estimada de arribo, calado máximo y características principales de la nave. Adicional a esto para confirmar el abordaje de piloto en la zona de embarque el cual está ubicado a 2.5 millas del área de bocas, con una posición de 11° 06,9 minutos Norte y 074° 53,7 minutos Wes según resolución 0020 de 2.015.

Una vez recibida esta información el funcionario de CTM en coordinación con la estación de pilotos del Puerto de Barranquilla procede a la programación de piloto

para el ingreso de la motonave. La estación de control darán las instrucciones sobre el ingreso y tránsito, hora de paso por la boya de mar y embarque del práctico.

La nave realizará la aproximación al canal navegable público y una vez ingrese al canal el piloto de acuerdo con el conocimiento y siguiendo las ayudas a la navegación definirá el rumbo que considere para cada maniobra de acuerdo con las condiciones del momento. Se recomienda que la velocidad de la embarcación no sea mayor a 6 nudos y/o aquella en que la seguridad de la misma embarcación y de los remolcadores no se vea comprometida.

Una vez el buque pase frente a la Estación Control Tráfico Marítimo, el piloto, los amarradores y el terminal entrarán en comunicación VHF para la coordinación de la secuencia de las líneas de amarre, confirmar sitio de atraque y distancias a otros buques. En la maniobra de aproximación al muelle, se deberá navegar a baja velocidad, no superior a 4 nudos, con remolcadores asegurados al buque.

6.1.2. Maniobra de atraque

Una vez la nave haya alcanzado la posición frente al muelle de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, se continua la reducción de la velocidad longitudinal sobre el fondo, que no debe ser mayor a 1.5 nudos y se navega paralelo a la plataforma de atraque una distancia entre 0.9 y 1.2 cables, en rumbo verdadero 180º; con un ángulo máximo de 5 grados. La variación de marea es mínima de acuerdo a los niveles del agua según la estación seca y humedad del año. La velocidad de atraque oscila entre 0.10-0.30 m/s. En esta etapa de la aproximación se requiere el apoyo de los remolcadores.

Toda maniobra de atraque al terminal de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, debe llevarse a cabo en forma lenta y segura, para evitar cualquier clase de averías y daños tanto al buque como a las instalaciones y estructuras de la terminal; para cumplir este propósito el capitán del buque estará bajo la asesoría del Piloto Práctico.

Con antelación a la etapa de aproximación el Piloto informa al equipo de amarradores las distancias desde el puente de gobierno a proa y popa, a fin de ubicar el tablero de ubicación del puente en el muelle, que sirve como referencia al Capitán y Piloto durante el atraque. En maniobras nocturnas este tablero tiene luz.

Para la maniobra de atraque, la velocidad del viento debe ser máxima de 35 nudos hasta ráfagas de 40 nudos, además considerando los mensajes de seguridad, recomendaciones emitidas por la Autoridad Marítima y el estudio de maniobras (Anexo: ESTUDIO DE MANIOBRAS) El calado para el atraque de las motonaves es autorizado mediante los mensajes de seguridad que emite la Autoridad marítima.

Durante la operación de atraque, la agencia marítima que atiende el buque deberá proveer los servicios normales de lanchas, amarradores y remolcadores. Una vez atracado el buque el encargado de la maniobra inspecciona el estado de los cabos de amarre y en caso de encontrarse cabos con signo de deterioro, estos deben ser cambiados antes del inicio de las operaciones. De no ser posible el cambio de los cabos deteriorados se aceptarán bajo protesta y en caso de que dichos cabos llegasen a fallar bajo condiciones normales de operación, todos los costos y consecuencias de dicha falla serán imputables a los armadores del buque.

NOTA:

- No se especifica la distancia mínima entre buques debido la terminal posee una sola posición de atraque en su muelle; solo en caso que se encuentre un buque atracado en el muelle 1 de SPRB y sobresalga del muelle se hará la observación en el plan de amarre.
- Todo planchón o gabarra atracada al muelle, esté o no laborando, o suministrando agua o combustible a una embarcación. Pagará a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A muellaje de acuerdo con la tarifa establecida por este tipo de embarcaciones.

6.1.3. Maniobra de amarre

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, exigirá al operador de amarre, el uso de los elementos de seguridad Personal, que garanticen la integridad de los trabajadores, de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento de Seguridad de la terminal.

Por razón del lugar y del trabajo, todos los amarradores deben portar chalecos salvavidas adecuados, que permitan el trabajo de manera libre.
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 Supervisor de amarre garantice siempre, antes de cada maniobra, el buen estado físico y mental de cada uno de sus auxiliares.

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 supervisor de amarre y desamarre a naves debe permitir horarios continuos mayores a 12 horas, no sólo incluyendo el tiempo de maniobras en la terminal, sino también el tiempo realizado en otras terminales o instalaciones portuarias con sus respectivos desplazamientos.

Cuando la motonave se está aproximando al muelle de atraque los amarradores se encargan de recibir los cabos enviados por los marinos de la motonave los cuales son asegurados en las bitas de amarre indicadas por el piloto práctico hasta completar la totalidad de las líneas requeridas.

Una vez aseguradas todas las líneas en el muelle el piloto práctico informa a los remolcadores soltar las líneas aseguradas a la motonave y procede a reportar a la estación de CTM y a Pilotos la hora de atraque oficial. El personal de amarradores permanecerá en el área de maniobra hasta el desembarque del piloto para dar por finalizada la maniobra de atraque.

El personal que asista a realizar la operación debe contar con todos los elementos de seguridad exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, entre los cuales están:

- Chaleco salvavidas para cada auxiliar de amarre.
- Zapatos de seguridad.
- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.
- Uniforme de colores vivos y reflectantes.
- Linterna para uso en operación nocturna.
- Equipos de radio portátil (VHF).

El buque deberá utilizar cabos suficientes y en buen estado para su amarre al muelle. La tripulación debe verificar la tensión de los cabos de amarre durante la operación.

El amarre del buque se llevara a cabo de acuerdo a lo descrito en el documento IOM001 – Instructivo maniobras de una motonave en el muelle (Ver anexo 6.8).

6.1.4. Maniobra de zarpe

Una vez finalizadas la operación de cargue y/o descargue el capitán de la motonave procede con el alistamiento de zarpe de la embarcación, en coordinación con el agente marítimo quien a su vez realiza la solicitud de asignación de piloto práctico con la estación de Control Tráfico Marítimo y estación de pilotos los cuales asignan y programan la maniobra solicitada, una vez confirmada la maniobra de zarpe de la motonave la estación de pilotos notifica vía radio VHF a remolcadores y amarradores la hora programada de zarpe de la motonave. Ningún buque tanque podrá comenzar maniobras de desamarre, desatraque y zarpe sin la previa autorización de la Capitanía de Puerto y el conocimiento de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Una vez confirmada la hora de zarpe de la motonave, el supervisor de amarres le informa al analista o supervisor del área a la cual pertenece la operación de la motonave para en conjunto coordinar la asignación de los amarradores. El personal de amarradores debe estar en el muelle de maniobra a la hora acordada con el supervisor de amarres para recibir los implementos de seguridad (guantes, chaleco salvavidas, radio. Debe vestir dotación de overol con cintas reflectivas y gafas de seguridad con puntera reforzada, se debe verificar que el área se encuentre libre de obstáculos y materiales que puedan generar caídas al personal a nivel u hombre al agua. Además, se debe contar con lanchas para el desamarre durante la ejecución de la maniobra.

A la llegada del piloto práctico el personal de amarradores debe estar presto a las indicaciones de este y colocarse en posición frente a la motonave, distribuidos a proa y popa con sus respectivos radios. Al abordaje del piloto práctico a la motonave este reporta a la estación de Control Tráfico Marítimo y estación de pilotos la hora de abordaje y los calados de popa y proa luego la estación de Control Tráfico Marítimo le autoriza la realización de la maniobra al igual que el tráfico en el canal navegable, una vez autorizada la maniobra el piloto práctico se comunica con los remolcadores y el personal de amarradores que intervendrán en la maniobra. Es importante que el piloto práctico tenga en cuenta las recomendaciones descritas en el estudio de maniobras del muelle, ver Anexo: ESTUDIO DE MANIOBRAS.

El piloto práctico da las instrucciones a los remolcadores de asegurarse a la motonave por medio de líneas tanto en proa como en popa y posteriormente el personal de amarradores procede a soltar las líneas aseguradas al muelle las cuales deben ser soltadas de acuerdo a las indicaciones del piloto teniendo en cuenta que los spring de proa y popa una vez libres de la bita se deben llevar por el muelle sin dejarlos caer al agua los largos de proa se irán soltando en el orden que el piloto practico le solicite y el amarrador debe ir informando por el radio Handy una vez que estos queden fuera del agua para evitar un empropelamiento. De acuerdo al instructivo IOM002 – INSTRUCTIVO MANIOBRA DE ZARPE DE UNA MOTONAVE. (Ver adjunto). La maniobra de zarpe finaliza solo cuando la motonave da la vuelta totalmente y se enfila río abajo, ningún miembro del grupo de amarradores puede abandonarla antes de que la motonave realice totalmente el viraje y los relevos se harán durante la ejecución de esta con el conocimiento del supervisor de amarres.

Los buques deben realizar el viraje en la zona de Giro Paraíso, según la resolución 0020/2.015.

El piloto práctico procede a informar a Control Tráfico y a la estación de pilotos su paso por paso por la estación de pilotos y su salida por Bocas de Cenizas hasta llegar

a la zona de desembarque de piloto a 1,5 millas de la boya de mar para proceder con su desembarque e informar a la estación de control y pilotos la hora de desembarque.

NOTA: Todas las motonaves que hayan finalizado sus labores de cargue y/o descargue y se encuentren en disposición de desatraque, deberán encontrarse a paz y salvo con la terminal, de lo contrario no podrán zarpar.

6.1.5. Maniobra de reviro

Durante la maniobra de zarpe, una vez la motonave esté libre de amarres y separada de las defensas del muelle, con la asistencia de los remolcadores se procede a realizar el reviro de la nave con objetivo de quedar con proa hacia el norte y continuar con su marcha hasta la desembocadura del río Magdalena.

Esta maniobra es a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante la operación de una nave quienes deben realizar la planeación de la maniobra de acuerdo con las condiciones particulares de la nave, el clima, entre otros, para darle el giro al buque.

Las compañías de pilotaje y sus pilotos son profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente en este caso (DIMAR). Las condiciones de seguridad para el tránsito de embarcaciones en el canal de acceso al puerto de Barranquilla, así como las maniobras de reviro y marcha atrás son las establecidas por la capitanía de puerto a través de la oficina de control tráfico de esta dependencia.

En todos los casos la nave se dirigirá para hacer el reviro a la zona de giro Paraíso o a la que la autoridad marítima designe para tal fin con el propósito de garantizar la seguridad en el muelle y en el canal navegable.

6.1.6. Maniobra de fondeo

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no cuenta con zonas de Fondeo, están son las designadas por DIMAR.

La maniobra de fondeo es a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante el movimiento a fondeo de una nave donde la nave se dirigirá a la zona de fondeo que la autoridad marítima designe para tal fin. Para este caso la agencia marítima se encarga de coordinar los recursos necesarios (piloto, remolcador, amarradores) y la autorización de Capitanía de puerto para dirigirse a una zona de fondeo.

Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas. Ninguna nave debe utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes, a los que estos se destinan por la autoridad marítima. Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- Las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- Los canales Navegables dentro del Puerto.
- 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.

6.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre de la terminal

Diariamente se realiza una planeación de la línea de atraque la cual contiene las abscisas donde deben ubicarse los buques teniendo en cuenta el margen de seguridad vigente de acuerdo al boletín emitido por la autoridad marítima; con el objetivo de garantizar la disponibilidad y seguridad (muelle libre) al momento de presentarse la maniobra de atraque. Para este protocolo se debe tener en cuenta lo contemplado en el numeral 6.1.2.1.

El buque se considerará en posición, cuando su ubicación este acorde a las abscisas informadas en el plan de amarre y la escala de acceso esté debidamente posicionada en forma tal que se garantice el acceso en forma segura.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A tendrá que:

- Garantizar la disponibilidad del sector del muelle donde el buque va atracar con anterioridad a la maniobra.
- Verificar que el sector del muelle debe estar despejado para realizar la maniobra de atraque con seguridad.
- Mantener iluminado el sector del muelle durante las maniobras de atraque. La visibilidad debe ser óptima para evitar cualquier siniestro.
- Mantener las defensas y las bitas de amarre en perfecto estado de conservación para recibir los buques.
- Tanto la SPRG, como el capitán del barco, mantendrán un monitoreo permanente de la tensión de las líneas de amarre desde el muelle.
- El capitán del barco en todo momento es el responsable de mantener sus líneas de amarre con la tensión adecuada.
- Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico. Está prohibido el uso

de cadenas para el amarre de las naves. La responsabilidad sobre la forma y tipo de amarre corresponde al capitán de la nave.

6.3. Protocolo de zarpe de emergencia

La Capitanía de Puerto podrá autorizar el zarpe de las motonaves cuando se presenten situaciones de emergencias, las cuales hayan sido notificadas con anterioridad por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. En este caso, se llevará a cabo la activación del plan de emergencia de la instalación portuaria, el cual se encuentra descrito en el numeral 6.10 del presente reglamento. En caso de necesitar refuerzos se activa la RED APELL. En el momento de presentar la emergencia en la zona, se debe tener en cuenta que el área donde se encuentren las bitas y los cabos deben estar despejadas para soltar las amarras del buque e iniciar la maniobra de zarpe, lo antes posible.

En caso de presentarse una emergencia el buque debe tomar unas medidas para para asegurar que el personal tenga las habilidades y entrenamientos necesarios para responder a la situación de emergencia, el buque debe realizar simulacros y entrenamientos en las siguientes situaciones que deben estar cubiertas por los planes de contingencias de la motonave:

- Abandono
- Incendio
- Hombre al agua
- Colisión y/o abordaje
- Varada o encallamiento
- Fallas del sistema de propulsión y sistema eléctrico
- Emergencia Médica
- Derrame de Hidrocarburos

El capitán de la embarcación es el responsable de asegurar que se dé una rápida y efectiva respuesta a los incidentes que se presenten en el buque bajo su mando ya sean reales o potenciales de acuerdo a su plan de emergencia y debe llevar registros y evidencias del cumplimiento de sus programas en el cual debe detallar: personal, equipos y detalles de alguna deficiencia encontrada.

En caso que por razones de riesgos de incendio, mal tiempo, terrorismo u otra condición que pusiera en peligro la vida de los usuarios del puerto, tripulantes y demás comunidad afectada, del ambiente, de la seguridad de la motonave o de la carga, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A notificará y solicitará a la Capitanía de Puerto de Barranquilla la autorización

para el zarpe por emergencia declarada de la motonave involucrada y la Administración del puerto daría cumplimiento a estas instrucciones. El buque zarpará una vez que el terminal haya recibido la autorización de Capitanía de Puertos.

Para esta parte del proceso relacionamos los siguientes procedimientos

FSST027 ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD
LSST011 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS Y SUS ANEXOS

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

Toda embarcación que navegue por la jurisdicción de Capitanía de Puerto de Barranquilla deberá estar en comunicación con la Estación Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial para reportarse, recibir instrucciones y darle cumplimiento.

Todas las maniobras de abarloamiento, acoderamiento, atraque, cambio de muelle, fondeo, entradas y salidas del puerto, dragados y relimpias, zarpes y movilizaciones están sujetas a control, supervisión y coordinación por parte de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima, con el fin de garantizar el cumplimiento de las reglamentaciones técnicas relacionadas con las actividades marítimas y la seguridad de la vida humana en el mar.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A mantiene continua comunicación con la estación control tráfico de DIMAR.

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

En caso que por razones de riesgos de incendio, mal tiempo, terrorismo u otra condición que pusiera en peligro la vida de los usuarios del puerto, tripulantes y demás comunidad afectada, del ambiente, de la seguridad de la motonave o de la carga, el Puerto y sus filiales, notificará y solicitará a la Capitanía de Puerto de Barranquilla la autorización para el Zarpe por emergencia declarada de la motonave involucrada y la Administración del puerto daría cumplimiento a estas instrucciones.

El Puerto de Barranquilla y sus filiales, pondrán a disposición de la Capitanía de Puerto o los organismos de socorro y/o de seguridad los recursos disponibles para el apoyo en la atención de la emergencia. Además de esto, se activará el plan de emergencia y contingencia establecido en el presente reglamento. En caso de necesitar refuerzos se activa la red de apoyo ayuda mutua tanto interna como externa (Red Apell) y se realizará

el despeje de las bitas para soltar las líneas de amarre de la motonave, para posteriormente zarpar lo antes posible.

Se deben tener en cuenta los siguientes aportes desde el plan de emergencia y contingencia:

Para eventos de zarpe de emergencia la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., es esencial contar con un plan de acción claro y efectivo que permita una respuesta rápida y segura ante situaciones críticas para gestionar estos eventos de manera segura se dan indicaciones desde el plan de emergencia y contingencia como:

1. **Procedimientos de zarpe de emergencia:** donde hay procedimientos claros y detallados para el zarpe de emergencia, incluyendo la asignación de roles y responsabilidades para el personal, los canales de comunicación, los pasos a seguir para asegurar la seguridad de la tripulación y de la carga, y las rutas de salida designadas por la Dimar ante estos eventos.
2. **Coordinación con autoridades:** Se establece canales de comunicación y coordinación con las autoridades locales de emergencia, como bomberos, policía, servicios médicos, etc., para garantizar una respuesta rápida y coordinada en caso de que la emergencia salga de control , se activan los grupos de ayuda mutua interno y externos.
3. **Monitoreo meteorológico:** Se mantiene un monitoreo constante de las condiciones meteorológicas por parte de gestión ambiental para poder anticipar eventos climáticos extremos que puedan requerir un zarpe de emergencia y tomar las medidas necesarias para proteger a la tripulación y a la carga.
4. **Comunicación con la tripulación:** Nos aseguramos que la tripulación esté informada sobre los procedimientos de zarpe de emergencia y sepa cómo actuar en caso de una situación crítica en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.
5. **Inspección de embarcaciones:** Antes de zarpar, se realiza inspecciones de seguridad en las embarcaciones para verificar que estén en condiciones adecuadas para la navegación y puedan hacer frente a condiciones adversas en el mar, por lo cual el capitán deberá informar de acuerdo la normativa y de la DIMAR.
6. **Registro y seguimiento desde el área de operaciones marítimas:** Se lleva un registro de todos los zarpes de emergencia realizados, incluyendo detalles como la razón del zarpe, la duración del mismo, las acciones tomadas y cualquier lección aprendida para futuras referencias poderlos aplicar no solamente en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., si no también si es necesario en las instalaciones portuarias aledañas.

Para esta parte del proceso relacionamos los siguientes procedimientos

FSST027 ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD
LSST011 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS Y SUS ANEXOS

6.6. Protocolo para la apertura de bodegas

La apertura y cierre de las bodegas de carga está bajo la responsabilidad del capitán y de la tripulación del buque. Las bodegas de la nave pueden ser abiertas de acuerdo a la programación de descargue o según instrucción del Capitán.

En caso de no estar las bodegas o escotillas abiertas después de la libre plática, la Agencia Marítima o el Operador Portuario debe solicitar a la tripulación la apertura de bodegas o escotillas de acuerdo a la programación inicial para el cargue o descargue de mercancías, es opción del Capitán mantener las bodegas programadas abiertas o solo las que se operan en el momento.

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

Rendimiento de las naves: El rendimiento en la operación se mide por el índice de eficiencia que corresponde al máximo número de toneladas o contenedores manipulados en el menor tiempo posible, conseguir el mejor índice de eficiencia debe ser el objetivo permanente del operador portuario inscrito ante la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, el operador portuario debe ser consciente que las metas de eficiencia portuaria dependen de la calidad de los equipos y de mantenimiento del personal calificado y de la tecnología que se utilice para la manipulación de la carga y los servicios a la nave, por lo tanto los equipos que operen dentro da las instalación portuaria del terminal deben hacerlo en óptimas condiciones de operación y seguridad, las cuales solo pueden ser garantizadas cuando estos son inspeccionada por una compañía certificada nacional o internacional o por suveyors reconocidos por la autoridad competente que permite cumplir con el “acuerdo de rendimientos mínimos con el operador portuario” vigente, que está basado en el tipo de mercancía, embalaje, tipo de nave, equipos a utilizar en la operación y si esta es con porteo y/o cargue o descargue directo.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con unos rendimientos mínimos estándares del puerto por medio del cual el operador portuario debe cumplir, para continuar los estándares del puerto. En caso de no cumplir se presentan Demoras y el

buque pierde el turno de derecho a muelle y está obligado a zarpar a fondeo a cargo de la motonave.

Se adjunta tabla de rendimientos. Esta tabla de rendimientos puede modificarse según criterio de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A

Gráneles:

PRODUCTO	TONS/DIA
CEREAL	7000 TONS/DIA
MIXTO	6000 TONS/DIA
HARINA	5000 TONS/DIA
G. SUCIO	7000 TONS/DIA

Carga General:

PRODUCTO	TonxGancho/Hora
Alambrón/Chipa	60
Bobinas	110
Big Bags	60
Varilla/Perfiles/ Ángulos/Platinas	45
Laminas/Paquetes	35
Tubería	30
Palanquilla	120
Piezas (por unidad)	1

Contenedores:

PRODUCTO	CONT/HORA
Caja	17

Demoras

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

La responsabilidad en la causa de las demoras se determinará de acuerdo con los pactos o convenios celebrados entre el naviero, operador portuario y/o usuario, teniendo en cuenta a respectiva fase de la operación y preoperativa del buque.

Se considera que un buque se encuentra en demora cuando no cumple con los rendimientos mínimos del puerto y/o el tiempo de operaciones programado es menor al real.

Al presentarse la demora, la motonave pierde el turno a derecho a muelle, por tanto la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A ordena al buque a zarpar a fondeo y/o movilización del muelle a cargo de la motonave para darle prioridad a otro buque. Una vez notificada la maniobra de fondeo o movilización de la embarcación, esta operación debe efectuarse a más tardar dos (2) horas después de la hora de notificación.

Pérdida del turno de derecho a muelle y desatraque

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

a) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
b) Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
c) Cuando las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones. Para el caso de las motonaves de exportación de granel sólido, se debe garantizar la existencia mínima del 80% del total de la carga en el Terminal portuario.
d) Cuando lo nave llegue fuera de su ventana programada. En caso llegue iniciada su ventana, se cumpla el tiempo de ventana asignado y no haya finalizado operaciones y se requiera el muelle.
e) Cuando la motonave no cumpla con el tiempo establecido con la programación de la misma, y/o con sus rendimientos mínimos.

f) Cuando la motonave arribe y presente una estiba mayor al 70% de su carga concentrada en una sola bodega.
g) Cuando la nave arribe con una estiba suelta y que requiera tiempo adicional al programado para clasificar la carga.
h) Cuando se constate bajo rendimiento relacionado con los estándares establecidos por SPRG considerando el rendimiento mínimo programado por M/N o Gancho por hora, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario o condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero. Tal evaluación la efectuará la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., cuando lo considere pertinente siempre y cuando la embarcación haya cumplido con un tiempo mínimo de 6 horas de permanencia en el muelle.
i) Cuando una embarcación no ha presentado lo documentación completa, de acuerdo con el presente reglamento y manual de operaciones exigida por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.
j) Por razones de seguridad o de orden público.
k) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
l) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las Operaciones de cargue o descargue.
m) Incumplimiento del código internacional para la protección de instalaciones portuarias PBIP.
n) Por incumplimiento del itinerario anunciado.
o) Cuando a criterio de SPRG, se requiera el muelle por necesidades operativas previamente justificadas.
p) Cuando la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., encuentre que los requisitos para atraque no se hayan cumplido en los plazos previstos.
q) Cuando entre varias embarcaciones de un mismo tipo de carga portacontenedores, gráneles sólidos, mercancía general. Etc., se requieran puestos de atraque para conservar el equilibrio operativo (por tipo de carga) en los puestos de atraque, se tendrá en cuenta como criterios para determinar el orden de desatraque, los siguientes aspectos o la combinación de ellos:
    - **Turno de atraque:** En general las últimas embarcaciones en atracar serán los primeras a considerar para desatracar.
    - **Rendimiento promedio de operación:** Las embarcaciones de menor rendimiento serán las primeros a considerar para desatracar.
    - **Tiempo estimado para terminar operaciones:** las embarcaciones con más tiempo para terminar operaciones serán las primeras a considerar para desatracar.

r) Cuando con el fin de dar una óptima utilización del muelle, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. ordene una movilización de un muelle a otro, los gastos ocasionados correrán por su cuenta. Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro, muelle los gastos de maniobra serán por cuenta del beneficiario.

Parágrafo Primero: Cuando SPRG curse una notificación de maniobra para una embarcación, esta operación debe efectuarse a más tardar dos (2) horas después de la hora de notificación.

Parágrafo Segundo: Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene una (1) hora para zarpar o fondear, salvo autorización de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A para permanecer mayor tiempo atracado. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la nave programada para atracar en ese muelle, a los clientes, y al puerto y/o a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Parágrafo Tercero: Cuando con el fin de dar una óptima utilización del muelle, SPRG S.A. ordene una movilización de un muelle a otro, los gastos ocasionados correrán por cuenta de ésta sin perjuicio de la propia responsabilidad del buque, piloto o remolcadores en la ejecución del movimiento. Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, los gastos de maniobra serán por cuenta del beneficiario.

Parágrafo Cuarto: El Armador y/o la agencia será responsable por los costos y perjuicios ocasionados, en el evento en que una vez anunciada y programada la embarcación, sea cancelado la recalada del buque, o se modifique la cantidad de la mercancía programada, sin razón valedera que así lo justifique.

6.8. Protocolo de evacuación directa de cargas

La carga se puede determinar por Evacuación Directa es que el cliente solicite un descargue directo y/o por razones de seguridad industrial.

En los casos en que el cargamento sea catalogado como descargue directo y evacuación inmediata, no podrá 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 las instalaciones del Terminal realizando con las condiciones de seguridad acordado.

Para esta parte del proceso relacionamos el procedimiento: PSST039 PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO QUÍMICO y sus anexos

6.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías

La coordinación y desarrollo de la inspección simultánea de mercancías se llevará a cabo cumpliendo lo establecido en el Decreto 1520 de 2008 y las normas que lo reglamenten, modifiquen, adicionen o sustituyan, así como el procedimiento establecido en el "Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea", contemplado en dicho decreto.

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

Para la realización de operaciones de inspección de carga como resultado de la solicitud de selectividad por parte de los representantes de las cargas, en los procesos de ingreso (importación) y salida de mercancías (exportación) del territorio nacional, determinado por las autoridades de control competentes, ya sea ésta a través de procedimientos físicos o a través de los sistemas de información dispuestos por las mismas, deberá ser coordinada por el representante del importador, exportador o interesado, según sea el caso, quien deberá solicitar los servicios de un operador portuario a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y a todos los involucrados de la práctica de la diligencia.

Cuando la práctica de la diligencia se lleve a cabo por decisión de una autoridad de control, sin intervención del representante de la carga, dicha autoridad se encargará de coordinar con la terminal la programación de la operación, e informar a las partes involucradas; en todo caso, los costos de la operación deberán ser asumidos por quien ostente la propiedad de la carga.

La inspección no intrusiva de carga se llevará a cabo con atención de las normas que regulan este proceso.

6.11. Protocolo para el descargue con lluvia

En caso de lluvia durante la ejecución de las operaciones, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A puede determinar la continuación o suspensión de las actividades del

operador, sin perjuicio de la responsabilidad que recae sobre el Operador Portuario externo por continuar la operación bajo esta condición climática.

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 Rio Grande S.A tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación.

Para el caso de operaciones con contenedores, gráneles y carga general, dependiendo el grado de intensidad de la lluvia y en carga general se considera las especificaciones de las mercancías, el Capitán de la nave determinará si procede a suspender el cargue o cerrando bodegas, a fin de garantizar las normas de seguridad tanto de las personas como de la mercancía.

En el izaje de cargas por ser un proceso crítico que requiere atención especial a la seguridad para prevenir accidentes, daños a la carga o lesiones, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. tienes para asegurar un izaje seguro de cargas el PSST057 PROCEDIMIENTO IZAJE SEGURO DE CARGA, donde velamos por buenas prácticas dentro de la instalación portuaria en los casos anteriormente mencionados.

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

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no cuenta con este protocolo, sin embargo se tendrá en cuenta la creación de este para futuras prestaciones de servicio a naves de pasajeros.

6.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A es la responsable de la ejecución y el control de las condiciones del almacenamiento, lo que implica el recibo, la custodia, protección, control y estado de la carga.

Las cargas son distribuidas en las distintas zonas teniendo en cuenta el tipo de carga, tipo de producto, su embalaje, especificaciones, rotulación y requerimientos de sus dueños o representantes, quedando claramente identificado, la cantidad y el lugar donde se encuentran.

En los patios se almacenan vehículos, maquinarias y la carga general que permite su almacenamiento a cielo abierto sin que se afecte su preservación y la calidad con la que fue recibida, optimizando los espacios y compartiendo cargas cuando las circunstancias así lo requieren.

6.14. Protocolo de operaciones en fondeo

De acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión Portuaria No. 29 de 2004 y No. 31 de 2006, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. no está autorizada para realizar operaciones en fondeo.

6.15. Protocolo para la entrega de la carga

El procedimiento para entrega y recibo por parte de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. se sujetara el cumplimiento de las siguientes disposiciones y en cualquier caso de acuerdo con lo establecido por los decretos 383/2007, 349/18 y la resolución 11375/2010 y todas las normas que les aclaren, modifiquen o complementen.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. entregará al propietario o a quién le represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos del operador portuario, previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, transito: del pago de las facturas de los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. dirección de impuestos y aduanas nacionales – DIAN, y demás autoridades competentes.

Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregaran al agente marítimo a través del operador portuario asignado para el efecto, previo los requisitos anteriores.

Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quien la represente, deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación simultanea de descargue o retiro de las mercancías, así como también la entrega oportuna de los documentos exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. y del cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente reglamento.

Cuando el operador portuario entregue cargamento contaminados o con algún tipo de daño o averías, merma, indicaciones de saqueo, etc., la Sociedad Portuaria Rio Grande

S.A. elaborará un acta donde se describirá el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por el operador portuario y por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. y estas, según sea el caso, deberán ser reempacadas, rezunchadas, acomodadas o acondicionadas para su almacenamiento.

No obstante lo anterior la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. podrá abstenerse de recibir el cargamento.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. no autorizara el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos y/o residuos peligrosos que por su naturaleza, deficiencia en el embalaje o envase o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores que causen daño a las instalaciones o a otros cargamentos.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. verificara el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación será con cargo al naviero y/o su agente marítimo, operador portuario, dueño de la carga o su representante.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. se abstendrá de recibir residuos peligrosos y cargamentos que lleguen al terminal y no tengan en forma clara y visible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación, señales para su correcto manipuleo o almacenamiento corresponsable según lo establecido por la O.M.I. sobre el manejo de cargas peligrosas.

Para el caso de las sustancias químicas controladas por el Ministerio de Justicia, es obligatorio que los importadores o exportadores presenten copia de certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, vigentes.

6.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Tanto carga general corno contenedores son inspeccionados únicamente en cuanto a la condición visual externa de su embalaje o empaque al momento de su recepción por parte de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Tratándose de gráneles sólidos, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A recibe los cargamentos bajo presunción de buen estado y condición por parte del naviero y/o operador portuario, reservándose el derecho de verificar dicho estado o condición. En

cualquier Caso, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. podrá monitorear periódicamente la carga para determinar su grado de contaminación o deterioro. En caso de encontrarse alguna novedad, la carga contaminada será sometida a proceso de descontaminación, previo consentimiento del usuario o su representante del agente de carga o del agente aduanero, según el caso. Si no es posible obtener dicha autorización en un tiempo razonable, y la contaminación constituye un peligro potencial para el Terminal, para otros cargos, o para la salud humana, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A procederá a su descontaminación o a su destrucción, sin que por ello le pueda ser atribuida responsabilidad alguna.

En todo caso, el costo de la descontaminación o de la destrucción será a cargo del usuario propietario y/o consignatario de la carga. Mantener sin perjuicio de que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A informe a la autoridad competente, para que esta coordine la acción a realizar o la evacuación inmediata del producto. Sin embargo, en casos que ameriten acciones inmediatas la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A adaptará las medidas de precaución o las medidas correctivos necesarias y posteriormente informará a la autoridad competente.

6.17. Protocolo para el manejo de cargas nacionales, nacionalizadas no retiradas y de exportación no ejecutadas

La terminal podrá hacer uso de cargas nacionalizadas no retiradas en libre disposición Ver Anexo: 2.4 PROTOCOLO DISPOSICIÓN DE CARGAS NACIONALES, NACIONALIZADAS NO RETIRADA Y DE EXPORTACIÓN NO EJECUTADAS

6.18. Protocolo sobre cargas objetables

Cuando se tenga conocimiento que a bordo de la embarcación se transporten cargas averiadas que por su condición puedan ser consideradas carga objetable y pretendan ser descargadas por este Terminal, aunque tenga destino a otros Puertos y que dadas sus condiciones de estiba pueda afectar la operación de cargue o descargue de la embarcación, este hecho debe ser informado a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A por parte de la agencia marítima representante de la nave, con anticipación al arribo de la misma.

Durante la programación de la nave debe coordinarse el tratamiento pertinente que involucre el manejo de estas cargas.

Cuando no se cuente con información previa y tales cargas sean detectadas durante la operación de descargue, el Operador Portuario responsable de la operación, deberá informar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A este hecho, a fin de determinar la procedencia del descargue de estas mercancías.

Cuando estas cargas involucren el manejo de mercancías peligrosas, adicionalmente deberá darse aplicación a lo contemplado para estas últimas en el presente reglamento.

En todo caso para el manejo de cargas averiadas u objetables se deberá tener en cuenta lo siguiente:

1. El agente marítimo deberá informar tal hecho al propietario o responsable de la carga, quien deberá estar presente para determinar la procedencia del descargue.
2. Antes del descargue de la carga, se debe elaborar un documento donde conste este hecho, el estado de la mercancía, la decisión de descargue tomada, el procedimiento a seguir para definir la libre disposición de la mercancía y el tiempo para este proceso y los responsables de los costos que se generen con el manejo de la carga. Este documento deberá ser suscrito por las partes involucradas como constancia de aceptación de las condiciones establecidas para la procedencia de la operación de descargue.

6.19. Protocolo para la remoción de cargas objetables

Para la remoción y tratamiento de cargas objetables se deberán aplicar los procedimientos y protocolos establecidos, por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, en el presente reglamento, y en especial, en las normas vigentes que regulen la materia y/o proceso de acuerdo al estado, condición y naturaleza de las mismas.

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

El recibo de carga para otros puertos y/o cargas en tránsito se sujetará a lo establecido en las normas que lo regulen, con especial cumplimiento de la normatividad aduanera, y así mismo, a lo establecido en el presente reglamento para el recibo de cargas y a los procedimiento que para tal fin determine la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

El naviero deberá suministrar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, la información correspondiente para la plena identificación de estas cargas y su destino, así como su disposición aduanera y documentos que la soportan.

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

El Armador, su Agente o el operador portuario, tienen la obligación de prevenir caída de cualquier tipo de mercancía u objeto al agua, retirar o recuperar las mercancías u objetos que caigan al agua durante su manipulación y serán responsables por los perjuicios ambientales causados. Si la caída de mercancías u objetos al agua son susceptibles de causar contaminación ambiental y/o daño a la calidad del agua, se deberá notificar inmediatamente a los entes de control ambiental para que determinen las sanciones a que haya lugar.

Si el armador, su agente o el operador portuario, no toma las medidas necesarias para el retiro de mercancías u objetos caídos al agua, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A previa consulta con la autoridad marítima puede proceder a contratar el retiro, siendo los costos incurridos por cuenta del armador, su agente o el operador portuario.

Para el retiro o recuperación de las mercancías u objetos caídos al agua, se requiere del uso de buzos, quienes deben contar con todas las licencias que exigen las normas y con el equipo profesional que exige esta actividad.

6.22. Protocolo para evitar la presencia de animales

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A desarrollará y efectuará el control de plagas de manera preventiva y correctivo, ejecutándolo periódicamente actividades de termonebulización, gasificación, fumigación y desratización.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A tiene establecido un programa de prevención y control de plagas y animales realizando una combinación de controles de buenas prácticas en higiene, educación, disposición de residuos, control biológico, mecánico y físico de las plagas; disminuyendo los riesgos de enfermedades.

El contratista encargado de ejecutar el programa de control de plagas debe contar con todos los elementos de protección personal, cumplir con las normas de Seguridad

Integral establecidas en la instalación portuaria y los permisos necesarios por parte de las Autoridades sanitarias para la ejecución de actividades establecidas en el programa.

El entorno de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., hace que exista variedad de fauna. La presencia de todo tipo de animales nos obliga a realizar la reubicación de los mismos en el momento en que ellos llegan afectar la operación y/o la carga.

Existen todo tipo de animales domésticos, reptiles, aves los cuales buscan la manera de convivir con la operación portuaria, pero se ha podido establecer, que no es el hábitat apropiado para los mismos. Es por lo anterior y en busca de proteger las instalaciones, la carga y el personal; que se realiza la captura y reubicación de los mismos para evitar inconvenientes laborales y operacionales.

Control de Roedores.

Se ejecuta por medio de una metodología y actividades de prevención y control de roedores realizando un proceso permanente y sistemático sobre la población, asegurando que el personal, los productos y áreas no sean contaminados por microorganismos y/o enfermedades causadas y transmitidas por estos vectores.

Para la implementación de la metodología se identifican como mínimo plagas a controlar (tipo), nivel de infestación, puntos críticos, condiciones alrededor de las instalaciones, hermeticidad ante el ingreso de plaga, condiciones de higiene, almacenamiento y transporte de mercancías.

Para controlar roedores se utilizan equipos como platos, bandejas, jaulas, trampas de impacto, trampas cocodrilo y láminas de pegamento, mediante la instalación de una red de cebado, la cual se realiza seguimiento y monitoreo periódico.

Control de Insectos Voladores y Rastreros.

Se realiza mediante la aplicación de insecticidas apoyado de equipos aspersores por el método de nebulización controlando la proliferación de vectores al interior de las instalaciones operativas y administrativas. Este tipo de actividades se realizan de carácter mensual y de acuerdo a lo establecido en el cronograma de actividades.

Control de Palomas

Al interior de las instalaciones portuarias se cuenta con sistemas de redes que hacen posible cubrir grandes superficies de fachadas y lugares de anidamiento y posamiento

de aves. El tamaño de la red está diseñado de tal modo que las aves son prácticamente bloqueadas y al mismo tiempo no pueden anidar en ella.

6.23. Protocolo de operación de equipos

Para el protocolo de acceso y operación de equipos relacionamos el instructivo IOL-004 CONSIGNAS PARA OPERADORES DE EQUIPOS y el procedimiento COL-001 PROCESO DE OPERACIONES LOGÍSTICAS.

6.24. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

Para el protocolo de ingreso y salida de personas relacionamos los procedimientos FSF-017 LISTA DE CHEQUEO PARA MN NO REGULADAS POR EL CODIGO PBIP GRUPO EMPRESARIAL, PRSF009 DETECCIÓN DE METALES EN LAS ENTRADAS Y SALIDAS PEATONALES, PRSF-010 EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TRIPULACIÓN.

6.25. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Para el protocolo de ingreso y salida de vehículos relacionamos los procedimientos, PrSF-011 ENTREGA DE PROVISIONES, RETIRO DE RESIDUOS ACEITOSOS, BASURA Y CARGUE DE COMBUSTIBLE.

6.26. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga

Para el protocolo de ingreso y salida de vehículos relacionamos los procedimientos PRSF-017 INGRESO Y SALIDA DE VEHICULOS DE CARGA A LA INSTALACION PORTUARIA.

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

Para el protocolo de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios relacionamos los procedimientos FSF015 SOLICITUD DE INGRESO A INSTALACIONES DEL GRUPO EMPRESARIAL, IMT012 INSTRUCTIVO FORMULARIO WEB SOLICITUD SALIDA DE REPUESTOS O HERRAMIENTAS DE MANTENIMIENTO.

6.28. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

6.28.1. Protocolo de entrada y recibo de carga

El procedimiento para entrega y recibo por parte la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se sujetara el cumplimiento de las siguientes disposiciones y en cualquier caso de acuerdo con lo establecido por el decreto 383/2007, 349/18 y la resolución 11375/2010 y todas las normas que les aclaren, modifiquen o complementen.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A entregará al propietario o a quién le represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos del operador portuario, previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, transito: del pago de las facturas de los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. dirección de impuestos y aduanas nacionales – DIAN, y demás autoridades competentes.

Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregaran al agente marítimo a través del operador portuario asignado para el efecto, previo los requisitos anteriores.

Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quién la represente, deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación simultánea de descargue o retiro de las mercancías, así como también se le entrega oportuna de los documentos exigidos la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y del cumplimiento de los requisitos exigidos.

Cuando el operador portuario entregue cargamento contaminados o con algún tipo de daño o averías, merma, indicaciones de saqueo, etc., la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A elaborará un acta donde se describirá el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por el operador portuario y por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y estas, según sea el caso, deberán ser re empacadas, re zunchadas, acomodadas o acondicionadas para su almacenamiento no obstante lo anterior la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A podrá obtenerse de recibir el cargamento.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos y/o residuos peligrosos que por su naturaleza, deficiencia en el embalaje o envase o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores que causen daño a las instalaciones o a otros cargamentos.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación será con cargo al naviero y/o su agente marítimo, operador portuario, dueño de la carga o su representante.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se obtendrá de recibir residuos peligrosos y cargamentos que lleguen al terminal y no tengan en forma clara y visible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación, señales para su correcto manipuleo o almacenamiento corresponsable según lo establecido por la O.M.I. sobre el manejo de cargas peligrosas.

Para el caso de las sustancias químicas controladas por el Ministerio de Justicia, es obligatorio que los importadores o exportadores presenten copia de certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, vigentes.

6.28.2. Protocolo de almacenamiento de carga

Para el almacenamiento de carga, se deberán cumplir los procedimientos relativos a la carga, establecidos en el presente reglamento, según su naturaleza, condiciones de almacenamiento y preservación y estado de las mismas, así como los procedimientos que para tal fin determine la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

El Operador Portuario designado para la operación de descargue y/o porteo de la carga, será el responsable de entregarla a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, así como de ubicarla en la zona de almacenamiento designada por esta última, cumpliendo las condiciones de almacenamiento y estiba establecidas por la misma.

El naviero y/o la persona responsable de la carga deberán suministrar a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, la información correspondiente para la plena identificación de las cargas y sus consideraciones para almacenamiento, así como su disposición aduanera y documentos que la soportan.

La determinación del almacenamiento de la carga dependerá de la coordinación y acuerdo entre el Naviero y/o el responsable de la carga y la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, para lo cual se deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

• Que se cuente con la información suficiente requerida para determinar su almacenamiento, tales como descripción, cantidad, peso, tipo de embalaje, datos de identificación, condiciones especiales de almacenamiento y tiempo de permanencia requerido.

• Que se disponga de espacios suficientes para su almacenamiento, según las condiciones requeridas por la carga y/o acuerdos comerciales establecidos.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A será quien determine si procede el almacenamiento de la carga, de acuerdo a la naturaleza de la misma y las consideraciones expuestas en este artículo.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no será responsable por la pérdida o averías que sufra la carga durante su almacenamiento, cuando esta obedezca a falta de información o condiciones de almacenamiento requeridas, que no hayan sido suministradas para la determinación del mismo.

6.28.3. Protocolo de entrega y salida de carga

Todo usuario de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A debe registrarse previamente con los formatos emitidos para la creación de clientes, operadores, etc., y asignar representantes para actuaciones dentro del puerto, así como para acceder a realizar procesos en nuestros sistemas informáticos, garantizando la veracidad, actualización y seguridad de la información suministrada.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A entregará al propietario o a quien le represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos por el operador portuario, previo cumplimiento de los requisitos legales para las diferentes modalidades de importación, tránsito, cabotaje, carga nacional, entre otros, además del pago de las facturas de los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, dirección de impuestos y aduanas nacionales – DIAN, y demás autoridades competentes.

Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregaran al agente marítimo a través del operador portuario asignado para el efecto, previo los requisitos anteriores.

Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quién la represente, deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación simultanea de descargue o retiro de las mercancías, así como también se le entrega oportuna de los documentos exigidos por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y del cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente reglamento.

Para el caso de exportación o ingreso de carga; el ingreso de la carga bien sea de exportación o para custodia, se debe solicitar a través de los aplicativos de la SPRG, garantizando requisitos previos y cumplimiento de obligaciones ante las autoridades que intervienen como la DIAN, INVIMA, ICA, ANTINARCOTICOS y MINCIT.

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

En la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, durante las operaciones la carga es transferida de un medio de transporte marítimo a otro (barcazas) o al muelle y viceversa.

Cuando ha finalizado el proceso de cargue y/o descargue, la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país o fuera de las instalaciones del Terminal tales como: Del Costado de la nave al sitio de almacenamiento; del costado de la nave a su destino final fuera del Terminal o a otro depósito habilitado; del sitio de almacenamiento a su destino final fuera del Terminal portuario y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones del Terminal portuario.

6.29. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas-Código IDMG.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A exigirá durante la manipulación, cargue, descargue y almacenamiento de cargas peligrosas, a todo el personal que interviene directamente, los equipos e implementos de protección adecuada y determinada en este reglamento. Los Operadores Portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores de estos elementos cuando sea del caso.

A las motonaves con carga explosiva o radiactiva a bordo, que no vayan a ser descargadas en el terminal, se le permitirá atracar solamente cuando éstas vengan estibadas en compartimentos especiales acondicionados y que no necesiten abrirse

durante su permanencia en el terminal. Mientras dure su permanencia en el terminal, se exigirá la presencia de un perito designado por la Capitanía del Puerto, que en conjunto con Seguridad y Salud en el trabajo y el Operador Portuario, previo al inicio de la operación, determinarán los patrones a seguir durante la permanencia de la motonave en el Puerto.

Por regla general las mercancías peligrosas deben ser embarcadas al término de las operaciones de la motonave o desembarcadas al inicio de estas. El tiempo de permanencia de la carga peligrosa y su manipulación en las instalaciones portuarias, deberá sujetarse a las Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad descritas en sus FDS (Fichas datos de Seguridad), no podrán ser cargadas o descargadas en el terminal. En caso de emergencia o para garantizar la seguridad en el terminal, sus instalaciones y las naves atracadas, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A previo visto bueno de la Superintendencia de Puertos y Transporte, podrá ordenar la destrucción de las mercancías peligrosas cuando éstas se encuentren bajo su competencia.

En los casos en que el cargamento sea catalogado por Seguridad y Salud en el Trabajo como de descargue directo y evacuación inmediata, no podrá 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 las instalaciones del Terminal.

El siguiente es el listado de mercancías peligrosas de evacuación inmediata:

a. Clase 1 (Explosivos): Todas las mercancías de esta clase.
b. Clase 2 (Gases): Solo los 2.3 o sea los gases tóxicos.
c. Clase 5 (Comburentes y peróxidos orgánicos): Solo los peróxidos que tengan riesgo secundario de explosivos o vengan refrigerados.
d. Clase 7 (Radiactivos): Todos los productos de esta clase.

Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas el operador portuario debe garantizar que se implementen medidas efectivas de seguridad y salud ocupacional durante el cargue y descargue de sustancias peligrosas para proteger la integridad física y la salud de los trabajadores, así como para prevenir daños al ambiente y a la infraestructura portuaria, disponer de:

a. Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.
b. El equipo protector adecuado para el personal que aplique el procedimiento de emergencia correspondiente.
c. Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.
d. Matriz de riesgos de las tareas a elaborar, análisis seguro de trabajo (AST). autorizaciones diarias de seguridad (ADS), Charlas preoperacional.

Los productos químicos se almacenan de acuerdo a la tabla de segregación y clasificación de mercancías peligrosas de acuerdo al código internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) emitido por la OMI.

El almacenamiento de las Mercancías Peligrosas en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, ya sea en Patios o en la Bodega, se efectuará acorde a las recomendaciones del Procedimiento Seguridad para el Cargue, Descargue, Almacenamiento y Transporte de Mercancías Peligrosas y el procedimiento de gestión integral del riesgo químico.

La limpieza de las áreas y zonas se encuentran a cargo del área de Servicios Administrativos y en caso de emergencias a través de la Brigada de Emergencias, red de apoyo por medio del plan de ayuda mutua, interventores , oficina gestión del riesgo , autoridades , clientes y todos aquellos que de manera directa e indirecta tenga relación con esta.

Para el seguro almacenamiento de las Mercancías Peligrosas en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, especialmente los contenedores, el Auxiliar de Operaciones deberá tener muy presente todas las marcas de manejo y los respectivos rótulos y etiquetas de los embalajes/envases de los diferentes sistemas de identificación de sustancias peligrosas, los cuales deben cumplir con lo descrito en el Sistema Globalmente Armonizado.

La prohibición de fumar se encuentra establecida como norma de seguridad y salud en el trabajo dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.

Para realizar cualquier tipo de trabajo con soldadura se requiere del permiso de trabajo en caliente emitido por un emisor capacitado y entrenado.

Para esta parte del proceso relacionamos los siguientes procedimientos: FSST027 ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD, PSST039 PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO QUÍMICO, LSST011 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

6.30. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A mantendrá todas sus instalaciones en buenas condiciones higiénicas y exentas de fuentes de infección o contaminación, incluyendo vectores o reservorios.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se encargará de facilitar los procesos para que las autoridades competentes se encarguen de:

- Vigilar los equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos que salgan y lleguen de zonas afectadas, para que se mantengan en condiciones que impidan la presencia de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios
- Supervisar toda desratización, desinfección, desinsectación o descontaminación de equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos, así como las medidas sanitarias aplicadas a las personas, según proceda de conformidad con el presente Reglamento.
- Notificar a los operadores de medios de transporte, con la mayor antelación posible, su intención de someter un medio de transporte a medidas de control y, cuando sea posible, les informarán por escrito sobre los métodos que se utilizarán.
- Supervisar la eliminación y la evacuación higiénica del agua o los alimentos contaminados, las deyecciones humanas o animales, las aguas residuales y cualquier otra materia contaminada de un medio de transporte.
- Supervisar a los prestadores de servicios para los viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos en los puntos de entrada, incluso practicando inspecciones y exámenes médicos según proceda.
- Prever medidas de contingencia para afrontar eventos de salud pública inesperados.

El protocolo para el cumplimiento de lo indicado por el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), respecto a identificarse vectores infectocontagiosos en el buque y/o instalación portuaria, estará a cargo del programa de Sanidad Portuaria

autoridad de Salud delegada por parte de la Alcaldía Distrital, la cual, en el momento en que el buque es anunciado, Capitanía de puerto solicita la visita de dicha autoridad, para verificar el estado de salud de la tripulación, en el evento en el que un tripulante presente una sospecha de vectores infectocontagiosos, sanidad portuaria con su médico de turno, examina al paciente y toma las muestras que son enviadas a un laboratorio apto para la identificación de dichas enfermedades. Mientras tanto el buque permanecerá en fondeo. Si se confirma una enfermedad infectocontagiosa, será tratado en un hospital por parte de la Secretaría de Salud.

En el evento que la motonave requiera fumigaciones, se cuenta con empresas aplicadores de plagas que son operadores portuarios y pueden prestar este servicio.

La Secretaria Distrital de Salud adelanta el control de vectores infectocontagiosos a través de la instalación de larvitrampas (criadero de mosquitos) al interior de la instalación portuaria, en donde pueden obtener muestras de las especies (larvas) que se reproducen. En el evento de que se encuentre un vector infectocontagiosos, se debe eliminar el foco de infestación y proceder a una fumigación general del área.

La instalación portuaria cuenta con un programa de control de plagas en general para sus instalaciones, cubriendo roedores e insectos.

6.31. Protocolo para atender emergencias y contingencias

El Plan para Emergencias y Contingencias es el conjunto de normas y procedimientos coordinados tendientes a reducir al mínimo efectos de una emergencia en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A o en su zona de influencia.

La eficacia de las operaciones indicadas en este documento depende de la cooperación de todos los participantes, por lo tanto, todos deben intervenir con el máximo de sus esfuerzos en el logro del éxito.

El Plan de Gestión de Emergencias y contingencia señala las acciones implementadas en La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A con la finalidad de responder de manera técnica y responsable a las posibles situaciones de emergencias o desastres que tengan la capacidad de generar afectaciones a las personas, daños al ambiente y a las propiedades, ya sean estas de origen natural o como resultado de fallas operativas.

Como base fundamental de estas acciones esta la prevención de la materialización de eventos acordes a las amenazas identificadas, la inclusión de sistemas de protección y

la preparación en distintos niveles de la organización administrativa y operativa para la respuesta a emergencias.

Objetivo general del plan de gestión de emergencias y desastres.

Establecer los criterios, acciones, metodología y aplicación sistemática de la gestión, seguimiento y control de las amenazas de la organización en busca de minimizar la materialización de las mismas y sus efectos internos y externos, por medio de un documento de fácil consulta y actualización.

Objetivos específicos

● Establecer los criterios para la gestión de emergencias y desastres.
● Identificar las amenazas de la organización en los diferentes contextos.
● Identificar y establecer los mecanismos de prevención, seguimiento y control de las amenazas identificadas.
● Organizar los grupos internos de respuesta a emergencias y desastres.
● Asegurar la capacitación y entrenamiento del equipo de atención de emergencia con el propósito de estar preparado para atender las situaciones que se puedan presentar.
● Dar cumplimiento a los requerimientos legales vigentes en cuanto a la gestión de emergencias y desastres.

Alcance

El presente documento aplica para todo el personal fijo, contratista, subcontratista, temporal, visitas y cualquier otra persona que ingrese a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. es fundamental seguir un enfoque estructurado y proactivo. Aquí hay una guía general para desarrollar este procedimiento.

1. **Identificación de riesgos y escenarios de emergencia:** Se realiza una evaluación exhaustiva de los posibles riesgos y escenarios de emergencia que podrían ocurrir en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, como incendios, derrames de sustancias peligrosas, accidentes de carga, entre otras , por lo cual se tiene actualizado el plan de análisis y vulnerabilidad del puerto.
2. **Establecimiento de un equipo de respuesta:** Designamos una brigada de emergencia compuesto por personal capacitado y entrenado en procedimientos de emergencia. Donde se incluyen roles específicos y responsabilidades claras para cada miembro.

3. **Desarrollo de procedimientos operativos estándar (PONS):** Se tienen procedimientos operativos normalizados detallados para cada tipo de emergencia identificada donde se incluyen pasos específicos a seguir, asignación de tareas, puntos de contacto, y protocolos de comunicación.

4. **Capacitación y entrenamiento:** Se proporciona capacitación regular al personal en los procedimientos de emergencia y en el uso adecuado del equipo de respuesta se realiza simulacros y ejercicios de entrenamiento periódicos para practicar la respuesta a diferentes escenarios de emergencia dentro de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

5. **Equipamiento de emergencia:** Nos Aseguramos de contar con el equipamiento necesario para responder a emergencias, como extintores de incendios, equipos de respiración autónoma, kits de derrames, equipos de salvamento, entre otros. Mantener los equipamiento en condiciones óptimas y listas para su uso en todo momento en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A

6. **Coordinación con autoridades externas:** Establecemos desde la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A canales de comunicación y coordinación con las autoridades locales de emergencia, como bomberos, policía, servicios médicos, red de ayuda mutua externa e internos la integración de procedimientos y recursos en nuestro plan de Emergencia y contingencia de emergencia para una respuesta coordinada y efectiva.

7. **Comunicación de emergencia:** Contamos con canales de comunicación claro y efectivo para informar a todo el personal sobre una emergencia, así como para coordinar la respuesta con las autoridades externas, medios de comunicación entre otros.

8. **Evacuación y atención médica:** Contamos con procedimientos para proporcionar atención médica inmediata a los heridos en centro médico interno, coordinar la evacuación si es necesario, por medio de área protegida, red de ambulancia local y de clínicas disponibles en ciudad de Barranquilla. se establece planes de evacuación para garantizar la seguridad de todo el personal en caso de emergencia general en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

9. **Asegúrate de Evaluación post-emergencia:** se realiza una evaluación detallada para identificar lecciones aprendidas y áreas de mejora en el plan de Emergencia y contingencia como en el análisis de vulnerabilidad ante amenazas.

10. **Revisión y actualización:** Se realizaran revisiones y actualizaciones regularmente para reflejar cambios en el entorno operativo, en la infraestructura del puerto, en la

normativa vigente, y en las mejores prácticas de gestión de emergencias, cada vez sea necesario en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Para esta parte del proceso relacionamos los siguientes procedimientos: FSST027 ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD, LSST011 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS Y SUS ANEXOS.

6.31.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. cuenta con un protocolo para respuesta a emergencias y contingencias, para la prevención y control de derrames. Ver anexo 6.14.

Por hidrocarburos se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación. Si el derrame es sobre el río o se detecta manchas en el mismo al costado del buque se procederá informar a los Guardacostas y Capitanía de Puertos. (Autoridades encargadas de este tipo de Emergencia)

- Las embarcaciones que ingresen al Terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija la DIMAR.
- Al detectarse un vertimiento de sustancia de hidrocarburo, se informará al Coordinador del de Seguridad Física, Coordinadora de Gestión Ambiental o en su defecto a la persona que en orden jerárquico que le siga.
- El Auxiliar de Control de Cámaras notifica a las empresas ubicadas a la margen del río; con el fin de que tomen medidas preventivas (cierre de bocatomas, mitigación del impacto en la zona de influencia).
- La Brigada de Emergencia procede hacer uso de las barreras y material absorbentes (aserrín, spill sorb, entre otros).
- Está prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial. Esta prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de cualquier buque.
- Está prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón

- Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro potencial para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas.
- Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A investigara inmediatamente, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no derrame.
- A la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación

6.31.2. Protocolo contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por el río en bultos.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con un protocolo para la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por río en bultos. Ver anexo 6.15.

6.31.3. Protocolo para atender escape de gas natural licuado – GNL

De acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión Portuaria No. 29 de 2004 y No. 31 de 2006, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no está autorizada para el cargue y descargue de GNL.

6.31.4. Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos

Sociedad Portuaria Río Grande S.A cuenta con un protocolo del plan de contingencias para derrame gráneles líquidos, acorde con el plan nacional de contingencias, ante una posible emergencia en salud pública de importancia internacional - ESPI. Ver Anexo 6.16.

6.31.5. Protocolo para atender derrame de gráneles solidos

Cuando existen derrames de granel solido se recoge de inmediato el producto y se deposita en barritanques bajo la modalidad de barredura. Si durante el acopio de la carga se puede recuperar la parte superficial del producto regado se realiza, de lo contrario todo se consolida como barredura para su posterior despacho.

6.32. Protocolo de circulación dentro del terminal

Para el protocolo de condiciones para la circulación dentro del terminal se relaciona los procedimientos PRSF006 CONTROL DE ACCESO, PRSF-007 CONTROL DE PERSONAS EN LA OPERACIÓN PORTUARIA, PSF030 INGRESO DE MOTOCICLETAS A LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

Para la movilización interna en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. se tiene en cuenta el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) reglamentado en Colombia, por lo que es importante considerar varios aspectos relacionados con la seguridad vial y la gestión del tráfico dentro de las instalaciones portuarias como es:

1. Señalización vial adecuada: Implementa una señalización vial clara y efectiva en todas las áreas de circulación interna de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

2. Rutas de tráfico designadas: Se Establece rutas de tráfico designadas y bien definidas para la circulación de vehículos dentro de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, minimizando las intersecciones y puntos conflictivos para reducir el riesgo de colisiones.

3. Control de velocidad: Se Implementa límites de velocidad adecuados en todas las áreas de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., especialmente en zonas de carga y descarga, zonas peatonales y áreas de cruce, y se asegura que se respeten estos controles.

4. Prioridad peatonal: Se otorga prioridad a los peatones en todas las áreas de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. y se establece medidas para garantizar su seguridad, como pasos de peatones.

5. Mantenimiento de vías: Se realiza mantenimiento regular de las vías de circulación Interna de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., reparando cualquier daño o irregularidad que pueda representar un peligro para la seguridad vial.

6. Señalización de carga y descarga: Utiliza señalización específica para identificar áreas de carga y descarga, indicando claramente las zonas de estacionamiento de vehículos, áreas de espera, y rutas de acceso y salida diseñadas por los supervisores, auxiliares y analistas en patios de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

7. Capacitación del personal: Se proporciona capacitación periódica al personal que opera vehículos dentro de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., sobre las normas de seguridad vial, procedimientos de circulación interna y manejo seguro de cargas en los patios.

8. Supervisión y control: Se elaboran inspecciones de vehículos, y vías y patios para monitorear el cumplimiento de las normas de seguridad vial y tomar medidas correctivas en caso de infracciones o comportamientos riesgosos dentro de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

9. Evaluación de riesgos: Se realiza evaluaciones periódicas de riesgos relacionados con la movilización interna en vías, patios y muelle donde se identifica posibles peligros y riesgo donde se toman medidas preventivas para mitigarlos.

Para esta parte del proceso relacionamos los siguientes procedimientos: FSST027 ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD, LSST011 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS Y SUS ANEXOS, PRSF006 CONTROL DE ACCESO, PRSF-007 CONTROL DE PERSONAS EN LA OPERACIÓN PORTUARIA, PSF030 INGRESO DE MOTOCICLETAS A LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

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

Para el Protocolo de condiciones para la identificación de personas, equipos y cargas se relacionan los procedimientos avalados por el SIG y la DIMAR: PRSF-006 CONTROL DE ACCESO, PRSF-004 CARNETIZACIÓN y FSF-011 SOLICITUD DE CARNET.

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

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A exige a todos los usuarios, contratistas y operadores portuarios la tenencia y operatividad de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo propio y adecuado a las actividades que ejecutan, así mismo, los

operadores portuarios se obligan a brindar capacitación en seguridad industrial a sus trabajadores, relacionado con los riesgos de la tarea.

El Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo debe cumplir con todos los parámetros establecidos por la legislación actual vigente en Colombia en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Esta exigencia es un requisito indefectible para poder dar inicio a labores específicas.

El Operador Portuario debe suministrar a sus trabajadores las herramientas y equipos de trabajo en condiciones de seguridad adecuadas para su uso y operación acorde con los requerimientos de la tarea a realizar. En algún momento estos pueden ser confrontados con los requerimientos de los Procedimientos de Trabajo Seguro, o con documentos similares Todos los trabajadores asignados para la ejecución de tarea la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

El Operador Portuario debe garantizar el nivel de competencia de los trabajadores asignados para el desarrollo de la obra a ejecutar.

Tareas de Alto Riesgo

Los trabajos de alto riesgo son todos aquellos que tienen o representan directa o de manera asociada, una alta probabilidad de producir lesiones a las personas o daño a la propiedad y equipos. Este tipo de trabajos requiere el cumplimiento de requisitos especiales, como son el diligenciamiento de permisos de trabajo antes de su realización, en ellos se verifica el cumplimiento de una serie de aspectos requeridos y que garantizan la realización y culminación segura de la labor.

Los trabajaos de alto riesgo que se realizan en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A son:

- Izaje de carga

En el izaje de cargas por ser un proceso crítico que requiere atención especial a la seguridad para prevenir accidentes y lesiones la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. Tienes para asegurar un izaje seguro de cargas el PSST057 PROCEDIMIENTO IZAJE SEGURO DE CARGA, donde velamos por buenas prácticas dentro de la instalación portuaria.

- Trabajos en Altura

Se considera trabajo en altura todo aquel que se ejecute en alturas iguales o superiores a un metro con cincuenta centímetros (1.50 m). Estos trabajos requieren el cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en el respectivo permiso de trabajo.

- Trabajos en Caliente

Se consideran trabajos en caliente aquellos que involucran actividades de corte y soldadura con equipos oxiacetilénicos y eléctricos, calentamiento excesivo de equipos, apertura de tableros eléctricos en sistemas de potencia, o cualquiera que produzca chispas o calentamiento. Estos trabajos requieren del cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en el respectivo permiso de trabajo.

- Trabajos en Espacios Confinados

Se definen bajo este esquema a todas aquellas labores realizadas en sitios cerrados total o parcialmente, que poseen una sola entrada por donde ingresa la persona, pero que no han sido diseñados para que el trabajador permanezca en ellos.

Dentro de los espacios confinados se pueden encontrar los siguientes riesgos operacionales: incendio, oxígeno deficiente (<19.5%), gases y/o vapores tóxicos, atmósferas explosivas, contacto con elementos energizados y riesgos mecánicos; por lo tanto el Contratista y sus trabajadores deben verificar la definición de controles efectivos antes estos riesgos.

En la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A estos trabajos requieren el cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en el respectivo permiso de trabajo desarrollado por la empresa.

Como medidas para prevenir accidentes también se implementan las inspecciones planeadas, registro de incidentes y análisis de causas de los mismos y análisis seguro de tareas, entre otras actividades

CAPITULO VII

REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

Los Agentes Marítimos deben anunciar al área de Operaciones Marítimas, el arribo de cada una de las embarcaciones que llegarán durante el mes calendario, actualizándolo en caso de existir modificaciones, relacionando:

a) Nombre y bandera
b) El T.N.R y el T.B.R.
c) Calado de arribo en agua dulce, eslora y manga. Reparto del buque puente proa - puente popa
d) Características de la motonave. Bodegas, Plumas, grúas, winches con su capacidad
e) Tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salda (ETD)
f) El tonelaje a embarcar o desembarcar
g) Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación código (IMO)
h) El número de pasajeros a embarcar o desembarcar
i) Cualquier otra información de importancia para la carga o para lo nave.
j) Nombre de los operadores de pilotaje. Remolcador.

De igual forma, el Agente Marítimo deberá presentar anexa al anuncio de arribo el SHIPS PARTICULARS al área de operaciones y Seguridad.

El incumplimiento de lo establecido en el presente artículo implicará que la Sociedad Portuaria Río Grande S.A, no tendrá en cuenta para su programación de atraque, las embarcaciones que la agencia marítima interesada envíe fuera de los términos antes establecidos.

Tratándose de buques portacontenedores, basados en la información que suministre el agente o la línea naviera, les será asignada por el área de operaciones de SPRG, una ventana, entendida aquella como el espacio físico y el periodo de tiempo en el que el buque permanecerá en el muelle para la realización de las operaciones de estiba, desestiba, cargue y/o descargue de contenedores y/o mercancías. La motonave realizará dichas operaciones en el periodo determinado por el momento en que el primer cabo de atraque se asegure al muelle, hasta el momento en que se suelta el último cabo en la maniobra de zarpe. Este periodo marcará el periodo de la permanencia de un buque en el muelle.
Para los buques de exportación se le asignara ventana al periodo de tiempo en el cual la motonave cuente con muelle al arribo.

El objetivo de la asignación de las ventanas no es otro que el de brindar a los clientes o líneas marítimas la asignación de un muelle, equipos, talento humano y demás recursos necesarios para garantizar la efectividad y rentabilidad de las operaciones, cumpliendo con los estándares de productividad acordados u exigidos, en el espacio de tiempo establecido.

Criterio de asignación de ventanas.

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

a) Itinerario de Arribo de la motonave por Línea Marítima
b) Longitud del muelle
c) Duración Día: 24 Horas
d) Días a la semana: 7 días
e) Permanencia de la motonave de muelle según el número de movimientos a cargar o descargar, cajas, piezas, reestibas y pontones y el número de grúas de tierra y buque a utilizar
f) Eslora Máxima del buque por Línea marítima con su margen de seguridad en el muelle
g) Tiempos no operacionales: Visita de autoridades portuarias en el atraque y zarpe de la motonave

Ventana en operaciones de contenedores

Las ventanas en operaciones de contenedores es el periodo de tiempo asignado por el Puerto a una línea naviera, para un servicio en particular.

Este tiempo es pactado según el número de movimientos máximos a movilizar según la productividad pactada entre el Puerto y la naviera, donde se establece la hora de arribo y la hora máxima de zarpe, con el fin de no afectar el itinerario del servicio que ofrece la naviera.

Nota: En caso el buque arribe posterior a la hora de inicio de la ventana se validará el tiempo de operación y la posible afectación de la ventana siguiente, en caso de presentarse afectación el buque deberá solo operar hasta el máximo de tiempo que la terminal le autorice sin prejuicios ni afectaciones al buque arribando en la siguiente ventana.

Ventana en operaciones de carga de exportación (Coque entre otros)

Las ventanas de los buques de exportación tales como coque o entre otros es el período de tiempo durante el cual una motonave debe atracar en las instalaciones del Terminal portuario para poder obtener la prioridad en el servicio de operación portuaria. Este servicio será determinado según las toneladas anunciadas a movilizar por el cliente.

Si el buque arriba antes de la iniciación de la ventana asignada, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no está obligada a atenderlo inmediatamente y el tiempo que requiere el operador para preparar los equipos y elementos necesarios comenzará a las 00:01 horas del día inicial de la ventana. A esa hora, la noticia de alistamiento puede ser aceptada sujeta a la visita de libre plática de las autoridades. En caso que el buque arriba después de las 23:59 horas del último de la ventana, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no estará en la obligación de atenderlo.
No obstante, si la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A decide atender el buque, el tiempo establecido comenzará cuando se inicie el cargue del mismo, es decir en la hora en la cual la noticia de alistamiento es aceptada.

Reglas de asignación de ventanas:

- Cargue menor de 10.000 TM: 4 días
- Cargue entre 10.001 en adelante: 5 días
- Estos períodos de ventana tendrán una reducción de (1) un día, cuando el Agente Marítimo o el Cliente Exportador anuncien la fecha de arribo 7 días antes de su llegada. Puerto de Barranquilla re confirmará al cliente formalmente la ventana definitiva 24 horas hábiles después del anuncio
- Plazo de Cancelación de Ventanas, por lo menos 15 Días.
- Para Garantizar la productividad las naves deben tener un mínimo de 4 grúas de 25 Tons. En caso de presentar la capacidad de las grúas menor de 25 Tons se acepta, sujeto a revisión y condiciones de la nave.

Incumplimiento de ventanas

El no cumplimiento por parte de la línea marítima o armador en los tiempos establecidos en la ventana, exonera a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. de las condiciones de servicio pactadas dentro del marco de tiempos asignados para la respectiva ventana de tal forma que la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A no se comprometerá o cumplir con las ratas de tiempos.
En caso de presentar congestión de operaciones causadas por un atraso en la recalada, La SPRG tiene la facultad de suspender temporalmente las operaciones hasta nueva disposición de equipos, asignación de un muelle diferente o incluso ordenar el movimiento de la embarcación a una zona de fondeo, Los sobrecostos y demoras generados serán responsabilidad del cliente.

7.2. Prelaciones para el atraque.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A asignará ventanas de arribo {Lay Can} o ventanas de estadía [Lay time), por muelle o las distintas embarcaciones para sus operaciones de cargue y descargue en el Terminal de acuerdo con el tipo de motonave, el tipo de servicio, clase de carga, y el tiempo estimado de operación.

La embarcación que arribe en su ventana, anunciada confirmada y con las documentos exigidos en el presente Reglamento y Manual de procedimientos, tendrán prelación de atraque sobre las que no hoyan cumplido estos requisitos.

Para el caso en que no se hubiese asignado ventanas por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A o que el buque hubiese llegado por fuera de lo ventano asignada, la prelación, de atraque se efectuará, respetando las ventanas asignadas a otras embarcaciones. Sin perjuicio de lo anterior, sí en forma simultanea arriban varias naves en esta condición, lo prelación le dará de orden de arribo al terminal o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en el artículo vigésimo tercero de este Reglamento.

En cualquier caso el orden la prelación para el atraque de estas naves operará para atracar en el muelle que por la especialización de los equipos disponibles en el mismo conviene que reciba ese tipo de carga. Por tanto, en este caso la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A podrá programar la línea de atraque de forma que las naves con carga destinada a un muelle especializado una vez confirmada atraquen en el menor tiempo de espera posible para desarrollar sus operaciones de la forma más eficiente.

Cuando una embarcación transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal procesada o semiprocesada, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios: o de enfermedades infectocontagiosas deberá someterse o la inspección correspondiente, y solo será considerado su solicitud de atraque una vez la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.

Cuando un muelle especializado se encuentre libre, se podrán atracar allí naves, no especializadas para ese muelle, con el compromiso que una vez ese muelle sea requerido para una nave especializada en su ventana, aquellas deberán movilizarse hacia otro muelle o a zona de fondeo, o sus expensas.

Las embarcaciones que transporten material explosivo o radioactivo deben acelerar el cargue y descargue en las áreas de fondeo establecidas para tal fin Por la Autoridad Marítima.

Modificación de la prelación

La prelación establecida podrá alterarse, siempre y cuando la situación del terminal y/o de la nave lo amerite. Esta determinación debe comunicarse previamente a los

interesados, con un tiempo anticipado de por lo menos 4 horas, salvo casos especiales que exijan un cambio inmediato previa determinación por parte de la Vicepresidencia de Operaciones.

En el evento de que no exista disponibilidad de los puestos de atraque, las embarcaciones que se encuentren en fondeo y que hubiesen arribado al Puerto dentro de un mismo período de 12 horas, se les aplicará la prelación de atraque establecida, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades.

Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más embarcaciones, se tendrá en cuenta el orden de arribo como criterio para la definición.

En el evento en que la diferencia de arribo sea menor de 12 horas, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se reserva el derecho de asignar sitio de atraque, dándole prioridad a la embarcación que tenga menor tiempo de operación.

Las embarcaciones de guerra nacionales o de bandera extranjera, buques escuela y embarcaciones en visita oficial, cuando éstas hayan sido anunciadas previamente por la Armada Nacional, podrán atracar en los muelles del Terminal el tiempo que sea necesario para las formalidades protocolarias; el resto del tiempo deberán permanecer en la zona de fondeo. Si al Terminal llegaren varios buques de guerra en visita oficial, éstos se abarloarán por Naciones.

7.3. Prelaciones para el servicio de practicaje.

La prelación del servicio de practicaje es definida por la autoridad marítima local. El servicio de practicaje se prestará de forma regular y continua, debiendo estar operativo las veinticuatro horas del día durante todos los días del año, salvo causa de fuerza mayor, o imprevista, debidamente justificada a juicio de la Autoridad Portuaria.

La prestación del servicio se realizará con la debida diligencia evitando retrasos en el inicio del mismo, debiendo responder a cualquier petición de servicio con el tiempo máximo de respuesta de 30 minutos. A estos efectos se considera tiempo de respuesta al transcurrido desde que se realiza la petición del servicio hasta que el prestador tiene dispuestos todos los medios necesarios, humanos y materiales, en el lugar requerido y están en condiciones de iniciar el servicio, excluyéndose las demoras debidas a causas de fuerza mayor, imprevistas o las debidas a que los medios se encuentren ocupados

en otro servicio de practicaje, todas ellas debidamente justificadas a juicio de la Autoridad Portuaria.

La maniobra se prestará bajo la dirección del capitán del buque. La Autoridad Portuaria fijará el orden de prelación de las maniobras, teniendo en cuenta las prioridades que la Autoridad Marítima dispusiera, en su caso, a efectos de seguridad.

El prestador podrá suspender el servicio excepcionalmente por causas de fuerza mayor, previa comunicación a la Autoridad Portuaria, debiendo adoptar en este caso las medidas de emergencia que la Dirección Marítima imponga o, en su caso, la Capitanía Marítima, para la reanudación inmediata del servicio sin derecho a indemnización alguna.

Es preciso hacer mención a la exigencia de disponibilidad que reglamentariamente se impone a los servicios de practicaje por razones de emergencia o seguridad marítima. Así, los prácticos no sólo prestarán sus servicios a los buques que los soliciten, sino que también estarán a disposición del Capitán Marítimo del puerto en cuestión, cuando éste tenga noticia de una situación de emergencia, siniestro o suceso de contaminación marítima que haga necesaria la intervención de los prácticos en colaboración con los servicios de remolque y amarre portuarios. En tales casos, las empresas de Prácticos tendrán derecho a la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieren incurrido. En la práctica, para evitar situaciones de desacuerdo sobre la cuantía de tales costes adicionales, las Autoridades Marítimas deben fijar las tarifas que las empresas de Prácticos pueden aplicar en tales casos especiales.

Finalmente, señalar que los prácticos están obligados a informar de forma inmediata a la Capitanía Marítima de cualquier suceso o acontecimiento que se produzca durante la prestación del servicio portuario de practicaje y que pueda suponer un riesgo para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el ambiente marino, incluyendo las deficiencias y las anomalías que observaren o detectaren en los buques objeto del servicio de practicaje, debiendo igualmente dar cuenta de tales incidencias a las Autoridades Portuarias.

7.4. Asignación de muelle.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A para asignar los muelles deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

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

NOTA: Las naves permanecerán en los muelles asignados únicamente el tiempo que haya sido autorizado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A o permiso portuario.

Posición de atraque.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A determinará el lugar de atraque de las embarcaciones teniendo en cuenta la disponibilidad horaria de las líneas de atraque, tipo de operación de buque y su eslora, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, de acuerdo con la programación de operaciones comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque, movilización, se harán por radio cuyo uso será obligatorio por las operadores portuarios de pilotaje, remolcador, Amarre, y la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, en el canal del sistema VH-F que determine la autoridad marítima. Durante la maniobra solo podrán Intervenir en este canal los operadores portuarios de pilotaje, remolcadores, amarre, y la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, cualquier interferencia será investigada y sancionada por la autoridad Marítima.

Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizaran los sitios definidos por DIMAR, entidad que facturara el uso de los fondeaderos.

El acoderamiento y abarloamiento de embarcaciones o artefactos navales a unidades atracadas en la zona de fondeo que le corresponda a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. Podrá ser autorizado por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. previa solicitud de los capitanes de las embarcaciones o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. Queda entendido que para estos

casos, la responsabilidad por los daños que puedan surgir a las embarcaciones o los cargamentos no serán imputables a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

Para determinar el sitio de atraque de las motonaves se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones sin perjuicio de que las mismas puedan ser modificadas en cualquier momento por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, sin que para ello se haga necesario, entrar a modificar el presente reglamento, y de acuerdo con las condiciones de utilización y de operación que se presenten:

a) Muelle # 0
   Orden de prioridad:
   1. Granel
   2. Carga general
   3. Contenedores.

NOTA: Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle, en casos especiales y de acuerdo con la situación Operativa estas operaciones podrán realizarse en zona de fondeo, previo autorización de los entes competentes, estando la nave en zona de fondeo o atracada, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. podrá autorizar el descargue o las gabarras o planchones. En este Último caso. La mercancía pagará uso de instalaciones portuarias, el planchón o gabarra y las motonaves pagarán muellaje.

Todo planchón o gabarra atracada al muelle, esté o no laborando, o suministrando agua o combustible a una embarcación pagará a la Sociedad Portuaria Río Grande S.A muellaje de acuerdo con la tarifa establecida por este tipo de embarcaciones.

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

- Ninguna persona diferente al piloto práctico puede abordar o desembarcar de las naves que arriban al puerto hasta tanto haya recibido la libre plática de la autoridad marítima.
- Ninguna nave, remolcador, barcaza, lancha, bote o cualquier artefacto naval, podrá permanecer en el área de maniobras entregadas contractualmente en concesión a la Sociedad Portuaria Río Grande S.A, sin la respectiva autorización de la instalación portuaria y el cumplimiento de las normas legales colombianas aplicables y las establecidas en el presente reglamento.
- Ninguna embarcación mientras se encuentre atracada operando, podrá poner en movimientos sus máquinas propulsoras. Salvo caso de fuerza mayor.
- A las embarcaciones con carga explosiva o radiactiva a bordo que no vayan a ser descargadas en la terminal se les permitirá atracar solamente cuando estas

vengan establecidas en comportamientos especiales acondicionados y que no necesiten abrirse durante la permanencia en el terminal. Mientras dure su permanencia en el terminal se exigirá la presencia de un perito designado por la capitanía del puerto.

- Las embarcaciones que se encuentras atracadas, no podrán achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas del río magdalena. En cuyo caso 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 buque
- Cuando una embarcación requiera aprovisionarse de combustible o lubricantes el agente naviero representante deberá comunicarlo por escrito al área de Operaciones para su visto bueno, luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrar al perito supervisor correspondiente. No se permitirá el suministro de combustible a las naves durante el cargue o descargue de materiales y/o sustancia peligrosa.
- En los casos que el cargamento sea catalogado por el área de Seguridad y Salud en el trabajo como descargue directo y evacuación inmediata, no podrá 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 las instalaciones del terminal.
- Queda prohibido exhibir, llevar, o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del capitán mientras el buque este en el terminal.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes o que produzcan dependencia física o psíquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefaciente.
- Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área del terminal no deberán consumir alcohol ni sustancias antioxidantes cuatro horas antes de la iniciación de sus jornadas de trabajo ni durante las operaciones de maniobra, cargue, descargue, o durante sus turnos de guardia. El piloto práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol en los oficiales de las naves, dará aviso a la capitanía de puerto y a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesaria.
- Dejar al barco sin la suficiente y reglamentaria tripulación para el manejo de las operaciones que se adelanten en el terminal portuario.

- Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro, durante las maniobras de acuerdo con las reglas de camino.
- Realizar reparación alguna sin previa autorización de la Sociedad Portuaria Río Grande S.A y la Capitanía de Puerto de Barranquilla.
- No se autoriza al personal de la tripulación a estar en la instalación portuaria sin los elementos de protección personal, chaleco, casco y botas de seguridad.

7.6. Desatraque.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, en su correspondiente Reglamento de Condiciones Técnicas de operación, establece el procedimiento para ordenar y notificar las maniobras de desatraque, así como las horas de antelación para hacerlo. Así mismo, establece las circunstancias en que los movimientos de las naves se realizan a su cargo o con cargo a la nave.

NOTA: la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se reserva el derecho de asignar pilotos, remolcadores y amarradores para desatracar la motonave, cuando se haya superado el tiempo límite definido por el Reglamento Técnico de Operaciones, a costo de la nave.

7.7. Orden de desatraque.

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

1. Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.
2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupara el último turno para el atraque en relación a las naves de su tipo fondeadas.
3. Cuando no exista en la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque.
4. Cuando en la nave que este atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al “Área de fondeo en cuarentena” establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A debe

comunicar al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

5. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la terminal para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraque dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

NOTA: En los casos descritos en los numerales 2 y 3 del presente reglamento, la solicitud deberá ser presentada por la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.

7.8. Requisitos para el zarpe.

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

Todas las motonaves que hayan finalizado sus labores de cargue y/o descargue y se encuentren en disposición de desatraque, deberán encontrarse a paz y salvo con la terminal, de lo contrario no podrán zarpar. Haber presentado y diligenciado todos los documentos referentes a la carga, estado de hechos de la operación, o cualquier otro documento necesario para los reportes a las entidades de vigilancia y control.

CAPITULO VIII

CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

8.1. Salud en el trabajo

8.1.1. Seguridad y Salud en el trabajo.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y en general todos los que realicen actividades al interior del terminal, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad Y salud en el trabajo las cuales deberán estar contenidas en el reglamento respectivo:

- Usar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en la terminal.
- Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia.
- Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y en general los usuarios del puerto, deberán cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y salud ocupacional en la terminal, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales. El control estará a cargo de los responsables de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.

8.1.2. Reglamento de Seguridad Industrial.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, para la prevención de riesgos dispondrá de un reglamento de Higiene y Seguridad industrial debidamente aprobado por el representante legal el cual hace parte integral de la presente Resolución (ver anexo 8.1).

El Reglamento de Higiene y seguridad industrial. Permanecerá exhibido por lo menos en dos lugares visibles de los locales de trabajo, cuyos contenidos ceben darse a conocer o todos los trabajadores al momento de su ingreso.

8.1.3. Manual de estándares de seguridad

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, se compromete a dar cumplimiento a las disposiciones legales vigentes tendientes a garantizaras mecanismos que aseguren una adecuada y oportuna prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, de conformidad con los Artículos 34, 57. 58. 108. 205. 206, 217, 220, 221 282, 283. 348, 349, 350 y 351 del Código Sustantivo del Trabajo, la Ley 9° de 1979. Resolución 2400 de 1979, Decreto 614 de 1984. Resolución 2013 de 1986. Resolución 2026 de 1989, Resolución 6398 de W91, decreto 1295 de 1994 y demás normas que con tal fin se establezcan.

8.1.4. Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, se obliga a Promover y garantizar la constitución y funcionamiento del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo COPASST, de conformidad con lo establecido en el Decreto 614 de 1984. Resolución 2013 de 1986, Decreto 1295 de 1994 y Resolución 1016 de 1989.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A destinará los recursos necesarios para desarrollar actividades permanentes de conformidad con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, acorde con lo establecido en la Resolución 1111 de 2017.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A con el fin de concientizar a cada uno de los Operadores Portuarios, contratistas y usuarios con lo que respecta a la salud integral de cada uno de ellos o puesto a disposición de cada uno el estándar sobre normas generales de seguridad y salud en el trabajo, que son de obligatorio cumplimiento para el buen manejo de las operaciones dentro del terminal:

1. Transite siempre con los trinches a una altura Máxima de 20 cm del suelo en las vías de circulación, y no viaje con el mástil Inclinado hacia delante y al dejar de operar montacargas baje completamente las cuchillas o trinches, apague el motor y accione el freno
2. Detenga el vehículo por completo antes de cruzar calles, callejones y atrás vías de tráfico. Accione la bocina en todos los cruces.
3. No conduzca en reversa por las vías de tráfico de las instalaciones portuarias ni haga giros con cargas grandes o tuberías.
4. Si usted transporta una carga, nunca de una curva a velocidad normal, desacelere su montacargas para mantener el balance de la carga en todo momento.
5. Usar siempre el casco ce seguridad. Se recomienda el uso de cinturón de seguridad si el montacargas lo provee.
6. Si por alguno razón debe dejar desentendida lo máquina, baje completamente las cuchillas apague el motor y accione el freno. Nunca deje lo maquina fuera de su vista sin apagar el motor.
7. Nunca abastezca combustible cualquiera que se la maquina con el motor en marcha.
8. No está permitido transportar o subir personas en los trinches ni sobre pallets, únicamente pueden ser izados con el uso de canastillas.
9. Cuando la operación o labor de las diferentes personas que Ingresan a las instalaciones Portuarias se desarrolle en lugares con un nivel de ruido superior a los determinados por la Res. 2400 de 1979, el; operador deberá colocarse el protector de ruido adecuado, el cual será revisado por el Área de Gestión Integral, la que aprobará o rechazara debiendo interrumpirse la operación de presentarse esta segunda posibilidad.
10. Todo trabajador que ingrese a las instalaciones portuarias debe estar afiliado al sistema de seguridad social que establece la ley Colombiana,
11. Está terminantemente prohibido fumar dentro de las instalaciones del Terminal portuario,
12. Está prohibido el ingreso de trabajadores bajo los efectos de sustancias alucinógenas.

13. No está permitido el ingreso de personas en bermudas. Pantalones cortos. Camisillas y zapatos tenis. Pues estos deben tener el uniforme establecido por la empresa que la contrato para tal fin.
14. Las jornadas de trabajo se podrán extender máximo 12 Horas por Turno.
15. El personal de contratistas no podrá operar equipos de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A o de operadores portuarios sin la previa autorización de las partes.
16. No se puede obstruir vías ni obstaculizar equipos contra incendios, como hidratantes, gabinetes, extintores, etc.
17. Dentro de las instalaciones del Terminal portuario el personal operativo debe Permanecer en el área de trabajo asignada.
18. El Terminal cuenta con la señalización adecuada para las vías peatonales y de vehículos, las cuales cumplen con las normas de tránsito y seguridad, y deben ser acatadas por todos los que ingresen a los Instalaciones portuarias.
19. Toda operación que implique llama abierta o trabajos en altura deben contar con el permiso de Seguridad y el personal a realizar el trabajo debe garantizar su competencia de acuerdo a los procedimientos internos de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y la legislación legal vigente.
20. En operaciones a bordo de botes es obligatorio el uso del chaleco salvavidas; igualmente en aquellos que reviertan peligro de caída al río.
21. Está terminantemente prohibido, permanecer o caminar por debajo de cargas suspendidas.
22. Estacione únicamente en los sitios demarcados y en reversa.
23. Los contratistas y operadores portuarios deberán permanecer en las áreas de trabajo asignadas y no podrán desplazarse a otros sitios.
24. Los equipos de los operadores portuarios que se dispongan a realizar operaciones deben tener pitos de reversa, luces completas y no presentar fugas de aceite o combustible, además deben estar señalizados a sus costados con el logotipo de la empresa a la cual pertenecen.
25. No está permitido él tránsito o parqueo de vehículos en las áreas de muelles salvo los que estén comprometidos en la operación.
26. Cuando la operación implique demolición de obras, expulsión violenta de residuos o cualquier otra situación en la que exista riesgo potencial de lesión, deberán utilizarse gafas de plástico con protección lateral contra Impactos. Se utilizara ropa especial de protección si la labor del trabajador así lo exige, en caso de manipulación de sustancias o en situaciones de temperaturas extremas o cualquier otra que lo demande.
27. Antes de comenzar cualquier tipo de excavación en los predios de la instalación Portuaria, se deberá consultar con el área de Gestión Integral. Con el fin de recibir las autorizaciones e instrucciones específicas de cada obra y verificar todos los riesgos Posibles. Toda excavación debe estar

cercada y señalizada adecuadamente para evitar la caída de personas o accidentes de vehículos.

En todos los casos anteriormente citados el área de Gestión Integral podrá hacer revisiones no avisadas y suspender lo operación si las condiciones de seguridad en este reglamento o en otros dictados por las autoridades portuarias, no se están cumpliendo.

8.1.5. Responsables de protección ambiental y medio marino acuerdo normatividad nacional y MARPOL

El responsable de la protección ambiental y medio marino estará a cargo de la Coordinadora de Gestión Ambiental, auxiliares y demás personas involucradas en el proceso.

Protección del ambiente marino

Todas las naves que arriben al terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en la Convención Internacional para la seguridad de la vida en el mar (SOLAS) y a las que regula el código de Administración de la Seguridad Internacional (I.S.M. CODE).

Todas las naves que criben al Terminal deber dar cumplimento a las normas establecidas en la Convención Internacional para la prevención de la contaminación por buques (MARPOL/73/78). Dicho convenio, es un conjunto de normatividades internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por las buques; su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales, por ende debemos velar y dar cumplimiento a cada uno de los puntos hay plasmado en el convenio como lo son:

1. La contaminación por hidrocarburos.
2. La contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por río en bultos.
3. La contaminación por sustancias nocivas liquidas transportadas a granel.
4. La contaminación por las aguas oleosas de los buques.
5. La contaminación por las basuras de los buques.
6. La contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

Previa solicitud del agente marítimo, con autorización de la DIMAR y visto bueno de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A el Operador Portuario podrá ofrecer el servicio de recepción de residuos de aguas sentinas del cuarto de máquinas en

cantidades limitadas, operación que se efectuará únicamente en horas diurnas hábiles.
Lo consiguiente interrupción de las operaciones de cargue o descargue será por cuenta del buque al igual que el servicio prestado, (Capítulo V, Art.19. Res.850 6/04/2017)
Está prohibido bombear lastre, a menos de que se trate de lastre limpio de conformidad con lo establecido por la Convención para la prevención de la Contaminación del mar (MARPOL/73/78}. (Capítulo V, Art.19. Res.850 6/04/2017)

Medidas de protección ambiental aplicables a todo el personal. Operadores portuarios, Contratistas y usuarios.
Las siguientes medidas de protección ambiental aplican a todos los usuarios de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y son de estricto cumplimiento para todos, sin excepción. El no cumplimiento de los mismas es causa de lo suspensión del ingreso permanente a nuestras instalaciones.

a) Está prohibido el ingreso de comidas en recipientes de icopor.
b) Está prohibido tirar basura la ribera del río y/o o los patios de almacenamiento. La basura debe depositarse en las canecas dispuestas para tal fin.
c) Los cambios de aceite y reparaciones de equipos deben hacerse solo en la zona de talleres.
d) Toda mula de carbón y/o Coque debe ingresar carpada.
e) Toda mula de carbón y/o Coque debe ser humectada antes de proceder a su descargue.
f) Toda mula de carbón y/o Coque debe ser lavada antes de salida de la instalación portuaria.
g) Está prohibido hacer las necesidades fisiológicas en los patios de carbón o Riviera del rio. Se deben hacer un buen uso de los baños.
h) Está prohibido almacenar y/o disponer escombros en los riberos del río se debe entregar con un gestor de residuos de construcción y demolición autorizado por la autoridad ambiental.
i) Todo contratista debe mantener su sitio de trabajo en óptimos condiciones de orden y limpieza.
j) Todo vehículo que manipule carbón o coque debe pasar por el lavadero de vehículos y salir limpio, de los Instalaciones.
k) Todo usuario que utilice Los baños internos debe dejarlos limpias y conservar aseo.
l) Está prohibida incinerar basura y/o mercancías dentro de las instalaciones portuarias.
m) La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A cuenta con Licencia Ambiental emitida por el Establecimiento Público Ambiental Barranquilla Verde, mediante

Resolución 1880 del 30 de agosto de 2019 en la cual están implícitos los permisos de emisiones u residuos peligrosos. Cuentan con su respectivo permiso de vertimientos y concesiones de aguas emitidos por la Corporación Autonoma Regional del Atlantico – C.R.A.

8.2. Fumigaciones

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, ésta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo a los protocolos establecidos por la terminal, previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometen explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI).

8.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques

Los residuos contaminantes de los buques se manejaran 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.

La contaminación por sustancias nocivas liquidas transportadas a granel

En la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. estará prohibida la descarga al río de sustancias nocivas liquidas procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, que supondrían un riesgo grave para la salud humana o para el recursos agua y así como aquellas otras sustancias como las de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.

Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargaran en una instalación receptora.

Se solicita un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas liquidas a granel, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 certificado para transportar sustancias nocivas liquidas llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación líquidas del mar por

sustancias nocivas, una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de sustancias nocivas liquidas resultante del suceso y los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación que se tomen a bordo.

Cuando los buques permanecen en las instalaciones Portuarias podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, tomara las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación.

El terminal debe hacer uso de los medios que faciliten el agotamiento de los tanques de carga de los buques que descarguen sustancias nocivas liquidas.

La contaminación por las aguas oleosas de los buques
Por "aguas sucias" se entiende:

a) Desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC.
b) Desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámara de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.).
c) Desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos.
d) Otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.

En la Sociedad Portuaria Río Grande S.A., las embarcaciones que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas o aguas oleosas que contaminen las instalaciones o las aguas del Río Magdalena; cualquiera de estas operaciones se realizará con operadores autorizados, debe estar inscrito ante el departamento de servicio al cliente del Puerto, con las pólizas y resolución vigentes y bajo la supervisión de la Capitanía de Puerto, el Perito autorizado debe permanecer hasta la finalización de las operaciones, en caso contrario la operación se suspenderá hasta tanto haga presencia el perito designado de lo contrario se suspenderá la actividad de descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y costo asociado incurrirá en gastos del buque.

Si el vertimiento de las aguas es sobre el río o se detecta manchas en el mismo o al costado del buque se procederá informar a los Guardacostas y Capitanía de Puertos. (Autoridades encargadas).

El Capitán de toda nave que presente escapes de las aguas oleosas, mientras está en puerto debe cumplir con prontitud y diligencia todas las instrucciones que reciban de la Autoridad Portuaria, las embarcaciones que ingresen al terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija la DIMAR.

Al detectarse un vertimiento de aguas oleosas se informará a la Coordinación de Gestión Ambiental, Coordinador de SST y/o al Oficial de Protección Corporativo o en su defecto a la persona que en orden jerárquico que le siga, este informará al EPA Barranquilla Verde y Capitanía de Puerto del incidente o novedad y demás datos relevantes para ellos. El Auxiliar de Control de Cámaras notifica a las empresas ubicadas a la margen del río; con el fin de que tomen medidas preventivas (cierre de bocatomas, mitigación del impacto en la zona de influencia) y se activará el plan de emergencia en dado caso sea requerido.

Se coordina la visita por la Capitanía del Puerto para aclarar la procedencia y las causas del derrame con el fin de tomar las acciones sancionatorias de acuerdo a lo establecido en la legislación Nacional.

La contaminación por las basuras de los buques

En la Sociedad Portuaria Río Grande S.A., se prohíbe echar al río magdalena toda materiaplástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva.

El representante de la agencia marítima debe diligenciar el formato de servicios especiales, especificando la actividad a realizar a la motonave y remitirla al área de Operaciones y adjuntar el nombramiento del perito por parte de Capitanía de Puerto de Barranquilla en caso de requerirse. El representante de la agencia marítima debe tramitar la solicitud de ingreso del personal, indicando el nombre de la motonave o remolcador y la empresa que va a realizar la actividad, a control de acceso con copia al área de Operaciones.

La contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

En la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A., se restringen los principales contaminantes atmosféricos contenidos en los gases de escape de los buques, en particular los óxidos de azufre (SOx) y los óxidos de nitrógeno (NOx), y se prohíben las emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono.

Se solicita un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica y en los buques provistos de incineradores un manual de instrucciones del fabricante que especifique como hacer funcionar el incinerador dentro de los límites. También se regula la incineración a bordo, así como las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) procedentes de los buques, deben reducir

sensiblemente los límites máximos de emisión a partir de las mejoras tecnológicas existentes y la experiencia adquirida a través de la implantación.

Cuando los buques permanecen en las instalaciones Portuarias podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

Mientras el buque permanezca atracado en las instalaciones se prohíbe la incineración a bordo de las siguientes sustancias:

- Bifenilos policlorados
- Productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados.
- Los residuos generados de la operación.
- La incineración a bordo de lodos de aguas residuales y fangos de hidrocarburos producidos durante la explotación normal del buque
- Se prohíbe la incineración a bordo de cloruros de polivinilo (PVC), salvo en los incineradores de a bordo para los que haya expedido un certificado de homologación de la OMI

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya remediado completamente.

8.4. Cargas de origen animal y vegetal

Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesado o semiprocesado, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la Autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación.

Para el recibo y embarque de mercancías de exportación es necesario que el propietario de la carga o su agente de aduana presenten previamente el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente.

8.5. Cargas de material explosivo o radiactivo

Las naves que transportan material explosivo o radiactivo deben adelantar el cargue y descargue de acuerdo a 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.

En todo caso las cargas denominadas:

- Clase 1 Mercancías peligrosas explosivas (1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6)
- Clase 2 Mercancías peligrosas gases (2.3)
- Clase 4 Mercancías Peligrosas solidos inflamables (4.1, 4.2)
- Clase 5 Mercancías Peligrosas Agentes oxidantes y Peróxidos orgánicos (5.1, 5.2)
  Clase 6 Mercancías Peligrosas Sustancias tóxicas e infecciosas (6.1, 6.2)
- Clase 7 Mercancías Peligrosas Material Radiactivo
- Clase 9 Mercancías Peligrosas Materias u objetos peligrosos diversos (Misceláneos) (UN3077, UN3032)

Serán de operación directa, no pudiendo permanecer en el muelle más allá del tiempo necesario para su operación y transporte. La agencia marítima representante de la nave será responsable de que el importador, anticipadamente tenga todos los documentos en regla y los vehículos suficientes para una salida inmediata de la terminal.

CAPITULO IX

DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

9.1. 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.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A se abstendrá de programar aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados a su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo de la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. Todos los operadores Portuarios que deseen operar en este terminal, deben aportar la documentación y requisitos establecidos en el artículo 13, además de los requisitos establecidos en la resolución 0850 de Abril 06 de 2.017 emitida por el ministerio de Transporte, o cualquier otra normatividad jurídica que emane de dicha autoridad.

9.2. Facilitación 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.

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, en apoyo a las autoridades verifica que en el área de maniobra de naves debidamente concesionada, no hayan artefactos, elementos o situaciones que representen peligros a la navegación y que podrían afectar el tráfico marítimo; en caso de detectar inconvenientes serán debidamente informados a la Capitanía de Puerto.

9.3. Visita oficial

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar a puertos, sin previo aviso y solicitud de visita a la autoridad marítima. Simultáneamente con el anuncio de arribo y solicitud de visita. Comunicará lo pertinente a la Sociedad Portuaria Rio Grande S.A. para efectos de coordinar los servicios que requiere.
Toda nave que arribe al terminal antes de iniciar operaciones de manipuleo de carga, embarque o desembarque de pasajeros o tripulantes, debe recibir la visita oficial de las siguientes autoridades nacionales correspondientes.

El agente marítimo o el armador, informa a las autoridades indicadas la hora de arribo de la nave, la visita se llevará a cabo a la hora establecida por la capitanía de puerto, concluida la visita el capitán de puerto declarará libre plática para la nave.

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

9.4. Libre plática

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A y los operadores del puerto se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de “libre plática” que para el efecto expida la Autoridad Marítima.

El agente marítimo, debe informar a las autoridades indicadas la hora de arribo de la nave, con el fin se lleve a cabo la visita oficial en la hora establecida por la capitanía de puerto. Concluida la visita el capitán de puerto declarará 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.

Para los buques con procedencia de otro muelle en Colombia, se hace una visita única nacional y la autoridad portuaria dará las autorizaciones respectivas.

9.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A podrá suspender el servicio a las personas naturales o jurídicas, cuando estas no se encuentren a paz y salvo, incumplan con las normas establecida en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y/o procedimientos, normas y protocolos de la terminal, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el ambiente, las personas o las instalaciones portuarias de acuerdo a criterios técnicos previamente establecidos.

La terminal se reserva el derecho a:

- Suspender o negar el inicio de operaciones cuando a juicio de La Sociedad Portuaria Rio Grande S.A, los equipos utilizados no garanticen la seguridad y eficiencia de las operaciones y no sean suministrados los certificados correspondientes.
- Suspender las operaciones de cargue/descargue, cuando las condiciones de trabajo, equipos, maniobras y otras características o situaciones no garanticen la integridad de las personas, el ambiente y la infraestructura.
- No autorizar el inicio de operaciones de cargue/descargue de embarcaciones y/o de servicios prestados al buque cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y/o procedimientos de la terminal.
- Autorizar el descargue de mercancía o carga diferente a lo que se encuentre relacionado en los documentos legales relacionados con la carga, y realizar operaciones diferentes a los que por su modalidad vengan descritas en los documentos relacionados con la carga, únicamente previo a acuerdo Comercial con el representante o tenedor de la carga, previa validación de requerimientos aduaneros y/o legales.
- Ordenar el retiro de la instalación portuaria de los trabajadores de los operadores portuarios o clientes al finalizar las operaciones o cuando hayan llegado al límite de la jornada laboral establecida por la ley.
- No permitir el ingreso de trabajadores u operarios que no cuenten con la vestimenta y elementos de protección personal adecuada para la labor a realizar.

- Calificar la actuación de los operadores portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento.
- Suspender la operación de cualquier equipo que no cumpla con las especificaciones técnicas, ambientales y de presentación que puedan considerar riesgo para la operación, carga y personal.
- A efectuar, en cualquier momento, pruebas aleatorias de alcoholemia y de sustancias psicoactivas a los usuarios que se encuentren realizando actividades dentro de las instalaciones.

LISTA DE ANEXOS

1. **PROCEDIMIENTOS, PROCESOS, FORMATOS**
   - **1.1.** CCC001 COMUNICACIONES CORPORATIVAS
   - **1.2.** COCT001 PROCESO DE CARGA CONTENERIZADA
   - **1.3.** COL-001 PROCESO DE OPERACIONES LOGÍSTICAS
   - **1.4.** CSST001 SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
   - **1.5.** FOM006 SOLICITUD DE SERVICIOS ESPECIALES
   - **1.6.** FOM022 INFORME DE SERVICIO DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE
   - **1.7.** FSF011 SOLICITUD DE CARNET
   - **1.8.** FSF-017 LISTA DE CHEQUEO PARA MN NO REGULADAS POR EL CÓDIGO PBIP
   - **1.9.** FSF020 INSCRIPCIÓN O ACTUALIZACIÓN OPERADOR PORTUARIO (PUERTONET Y PAGINA WEB) GRUPO EMPRESARIAL
   - **1.10.** FSST027 ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD
   - **1.11.** IOL004 CONSIGNAS PARA OPERADORES DE EQUIPOS
   - **1.12.** IOM001 INSTRUCTIVO MANIOBRAS DE UNA MOTONAVE EN EL MUELLE
   - **1.13.** LSST010 PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL
   - **1.14.** LSST011 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS
   - **1.15.** MSF002 MANUAL DE CONSIGNAS GENERALES Y ESPECÍFICAS PARA LA EMPRESA DE VIGILANCIA
   - **1.16.** POCG-001 OPERACIÓN DE CARGA GENERAL
   - **1.17.** POGR001 ADMINISTRACIÓN DE LA CARGA GRANEL
   - **1.18.** PRSF001 ACTIVIDADES DE OPERADOR DEL CUARTO DE CONTROL
   - **1.19.** PRSF002 ACTUACIÓN ANTE INCIDENTES DE SEGURIDAD
   - **1.20.** PRSF003 AUDITORIA EN VIVO EN CUARTO DE CONTROL PARA SALIDA DE CARGA-
   - **1.21.** PRSF004 CARNETIZACIÓN
   - **1.22.** PRSF005 PROCEDIMIENTO COMITÉ DE SEGURIDAD
   - **1.23.** PRSF006 CONTROL DE ACCESO
   - **1.24.** PRSF-007 CONTROL DE PERSONAS EN LA OPERACIÓN PORTUARIA
   - **1.25.** PRSF008 DECOMISO DE ELEMENTOS
   - **1.26.** PRSF009 DETECCIÓN DE METALES EN LAS ENTRADAS Y SALIDAS PEATONALES
   - **1.27.** PRSF010 EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE TRIPULANTES
   - **1.28.** PRSF011 ENTREGA DE PROVISIONES, RETIRO DE RESIDUOS ACEITOSOS, BASURA Y CARGUE DE COMBUSTIBLE.
   - **1.29.** PRSF012 PROCEDIMIENTO IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE RIESGO
   - **1.30.** PRSF013 IDENTIFICACIÓN Y RETIRO DE PERSONAS NO AUTORIZADAS Y/O INTRUSOS

1.31. PRSF014 PROCEDIMIENTO IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE ÁREAS RESTRINGIDAS Y CONTROLADAS
1.32. PRSF015 INGRESO DE ARMAMENTO
1.33. PRSF016 PROCEDIMIENTO INGRESO O RETIRO DE ELEMENTOS, HERRAMIENTAS O EQUIPOS
1.34. PRSF017 INGRESO Y SALIDA DE VEHICULOS DE CARGA A LA INSTALACION PORTUARIA
1.35. PRSF018 INSCRIPCIÓN Y CONTROL DE OPERADORES PORTUARIOS, ARRENDATARIOS Y PROVEEDORES CRÍTICOS
1.36. PRSF019 INSPECCIONES AL SISTEMA DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA
1.37. PRSF020 INTERFAZ BUQUE-INSTALACIÓN PORTUARIA
1.38. PRSF021 INVESTIGACIÓN DE EVENTOS Y/O SUCESOS DE PROTECCIÓN
1.39. PRSF022 MANEJO DE LLAMADAS DE AMENAZA
1.40. PRSF023 PROCEDIMIENTO MANEJO Y MANIPULACIÓN DEL PPIP
1.41. PRSF024 PROCEDIMIENTO RECIBO, CORRESPONDENCIA, ENCOMIENDAS Y REMISIONES
1.42. PRSF025 PROCEDIMIENTO SOLICITUD DE INSTALACIÓN O MODIFICACIÓN DE CÁMARAS DE SEGURIDAD
1.43. PRSF026 PROCEDIMIENTO SOLICITUD Y CONSULTAS IMÁGENES DE CCTV
1.44. PSA001 ADMINISTRACIÓN DE LA GESTIÓN DOCUMENTAL.
1.45. PSF030 INGRESO DE MOTOCICLETAS A LA INSTALACIÓN PORTUARIA
1.46. PSF037 SEGURIDAD Y TRAZABILIDAD CONTENEDORES Y UNIDADES DE CARGA
1.47. PSST039 PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO QUÍMICO
1.48. PSST057 PROCEDIMIENTO IZAJE SEGURO DE CARGA Y SUS ANEXOS
1.49. PTI-005 PROCEDIMIENTO PARA MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE COMPUTADORES, IMPRESORAS Y EQUIPOS DE LA RED DE RADIOFRECUENCIA.
1.50. REGLAMENTO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL
1.51. ESTUDIO DE MANIOBRAS

2. PROTOCOLOS

2.1. PROTOCOLO CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR RÍO EN BULTOS.
2.2. PROTOCOLO DEL PLAN DE CONTINGENCIA POR DERRAME DE HIDROCARBUROS
2.3. PROTOCOLO DERRAME GRANEL LIQUIDO
2.4. PROTOCOLO DISPOSICIÓN DE LA CARGA NACIONALIZADA NO RETIRADA

3. PLANOS

3.1. PLAN DE AMARRE DEL MUELLE
3.2. PLANO DE UBICACIÓN Y DETALLE DE BITAS
3.3. PLANO DE UBICACIÓN Y DETALLE DE DEFENSAS
3.4. PLANO GENERAL DEL MUELLE