

SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE
CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.



**Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de
Buenaventura S.A. (Fase 1)
REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE
OPERACIÓN DE TCBUEN S.A.**

BUENAVENTURA, COLOMBIA

Agosto del 2010

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
CAPÍTULO PRIMERO	5
CONSIDERACIONES GENERALES	5
Art.1. Objetivo	5
Art.2. De las aplicaciones de este Reglamento	5
Art.3. Definiciones	6
CAPÍTULO SEGUNDO	12
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DEL PUERTO	12
Art.4. Principales funciones de la Sociedad Portuaria	12
Art.5. Modelo de administración y operación del Terminal	12
Art.6. Relaciones con usuarios	12
Art.7. Aspectos de coordinación con usuarios	12
Art.8. Estructura y vías de acceso al Terminal	13
Art.9. Canal de acceso y zona de maniobra	17
Art.10. Área de fondeo y cuarentena	20
Art.11. Ayudas a la navegación	20
Art.12. Peligros a la navegación	21
CAPÍTULO TERCERO	22
PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS	22
Art.13. Prestación de Servicios Portuarios	22
Art.14. Horario de prestación de servicios	23
Art.15. Requisitos generales para la utilización del Terminal	23
Art.16. Operadores Portuarios	25
Art.17. Agentes Marítimos, Agencias Aduaneras, Transportadores, Importadores, Exportadores, Agentes de Carga Internacional y otras empresas.	30
Art.18. Servicios a la nave	31
Art.19. Servicio de pilotaje	34
Art.20. Servicio de remolcador	36
Art.21. Atraque, permanencia y zarpe de naves.	37

Art.22. Servicios terrestres a la carga	43
CAPÍTULO CUARTO	46
DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS	46
Art.23. Responsabilidad en la prestación de los servicios	46
Art.24. Procedimiento de entrega y recibo de mercancías	50
Art.25. Procedimiento en caso de accidentes	51
Art.26. Responsabilidad por daños a las instalaciones portuarias	52
Art.27. Responsabilidad por demoras o suspensión en la prestación de los servicios Portuarios	53
Art.28. Mercancía en abandono	53
Art.29. Cargamentos bajo control judicial	54
CAPÍTULO QUINTO	55
ATRIBUCIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA	55
Art.30. De las atribuciones de la Sociedad Portuaria	55
CAPÍTULO SEXTO	59
NORMAS DE SEGURIDAD	59
Art.31. Normas de seguridad de la Sociedad Portuaria	59
Art.32. Normas de acceso y circulación de equipos	59
Art.33. Normas de acceso y circulación de vehículos	59
Art.34. Normas de acceso y circulación de personas	60
Art.35. Normas de seguridad industrial para naves	63
Art.36. Normas de seguridad para cargas peligrosas	66
Art.37. Responsabilidad por infracciones a este Reglamento	67
CAPÍTULO SEPTIMO	69
OTRAS DISPOSICIONES	69
Art.38. Criterios generales de productividad	69
Art.39. Facturación	69
Art.40. Protección al medio ambiente marino	69
Art.41. Sanidad Portuaria	69

CAPITULO PRIMERO

CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1. Objetivo

El Reglamento de condiciones técnicas de operación de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura en el Terminal, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

Artículo 2. De las aplicaciones de este Reglamento.

2.1. 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 presente Reglamento.

2.2. 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 las instalaciones portuarias o servicios de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. en el Estero del Aguacate en la Bahía de Buenaventura del Municipio de Buenaventura.

2.3. Por el sólo hecho de ingresar al Terminal Marítimo de la Sociedad Portuaria, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencias Aduaneras, Transportadores, Empresas Contratistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento, el Manual de Operaciones de TCBUEN, Manual de seguridad industrial y respuesta a emergencias, el Programa de salud ocupacional y protección al medio ambiente de TCBUEN, Plan de Protección de la Instalación Portuaria (Código PBIP).

2.4. Ninguna persona, incluida la tripulación, podrá desembarcar, embarcar y manipular por los muelles o cualquier otro sitio del Terminal, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualesquiera que sea su clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. y las autoridades competentes.

2.5. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exonera a los usuarios y autoridades, del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN y demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como autoridades de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, control del medio ambiente, etc.

Artículo 3. Definiciones

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

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, reconocimiento y usería, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, 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 embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Agencias Aduaneras: Son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad

auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades. (Dec 2832/08 art 12)

Agente de Aduanas: Persona natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera.

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

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 cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Autoridad Aduanera: Es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. Unidad Administrativa especial de carácter técnico adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tiene las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios.

Autoridad Ambiental: Es el Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o en su ámbito en Buenaventura por la Corporación Autónoma Regional del Valle de Cauca - CVC, quien es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local.

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

funciones en y coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los Terminales portuarios.

Autoridad Portuaria: Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

Autoridad Sanitaria: Entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el ministerio de salud y sus diferentes dependencias, tales como el comité de sanidad portuaria INVIMA y la participación de Instituto Colombiano Agropecuario- ICA.

Buque ó Nave: Toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y dedicada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión. A las cuales se refieren los artículos 1432 y 1433 del Código de Comercio.

Capitanía de Puerto: Autoridad marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la autoridad marítima nacional en su jurisdicción.

Carga: Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

Carga a Granel: Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.

Carga Contenedorizada: Son las mercaderías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas, para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.

Cargues o Descargues Directos: Modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en el Terminal.

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

Carga General: Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante, o que este embalada en cualquier forma, así como los contenedores.

Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas del muelle o de las naves y que para efectos prácticos se clasifican en: Empacadas (ensacadas y envasadas), semigraneles (troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.), piezas (maquinaria, automóviles, estructuras metálicas y pesada (no se pueden manipular con las grúas normales de muelle).

Carga de Trasbordo: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial

Carga de Transito: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros con destino al exterior del país.

Carga Peligrosa: Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente; clasificadas como tal por la OMI.

Código IMDG: Código Internacional para el manejo de cargas peligrosas.

Código PBIP: Código Internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias.

Comités de Seguridad: Son reuniones de carácter disciplinario con el fin de evaluar y corregir las infracciones de los usuarios al presente Reglamento y demás disposiciones administrativas estipuladas por la Sociedad Portuaria.

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social

Consignatario: Persona referenciada en el Conocimiento de embarque, guía de cabotaje o contratos de transporte, o cartas de porte.

Contratista: Persona natural o jurídica dedicada a la prestación de servicios

Control y Vigilancia: Es la acción de aquella autoridad que tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecuten o cumplan actividades portuarias.

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

Libre Plática: Autorización que dan las autoridades portuarias para el inicio de operaciones en una motonave luego de firmar el acta de visita.

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

Naves de Línea Ocasional: Las que prestan un servicio de transporte Marítimo en tráficos irregulares o en forma discontinua.

Naves de Línea Regular: Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

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

Operador Portuario: Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria. (Art. 5.9 de la Ley 1 de 1991) El Operador Portuario debe registrarse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte para la prestación de los servicios considerados en la ley como actividad portuaria.

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

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

Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Reestiba: Es aquella carga que durante la misma recalada de la motonave genere un movimiento buque/tierra/buque o buque/buque.

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

Servicios Portuarios: Para efectos de este Reglamento entiéndase como servicios portuarios los derivados de la definición dada para Actividad Portuaria en el artículo tercero de este Reglamento.

Así mismo tómese en cuenta la clasificación de los servicios portuarios de la resolución 0478 de 1999 de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

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

Para efectos del presente Reglamento, Sociedad Portuaria se refiere a la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A.

Terminal: Área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A., y estipuladas en el contrato de concesión No. 089 de Febrero 17 de 2005 y sus modificaciones.

Usuarios: Son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de intermediación aduanera, autoridades de policía, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal.

CAPITULO SEGUNDO ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO

Artículo 4. Principales funciones de la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. (TCBUEN) tiene como funciones principales:

- a) Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
- b) Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada.
- c) Comercializar y promocionar los servicios que presta el Terminal.
- d) Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el Terminal.
- e) Definir las políticas operativas y de almacenamiento del Terminal.
- f) Generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades del Terminal.
- g) Prestar un servicio público eficiente y seguro.
- h) Presentar informes estadísticos detallados a la Superintendencia de Puertos y Transporte de las operaciones realizadas en el Terminal en los formatos que para tal fin suministrará la misma.
- i) Invertir en infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidad a los usuarios y mejorar la eficiencia del terminal.
- j) Fijar y publicar las tarifas de los servicios portuarios que ofrece el Terminal.
- k) Prestar los servicios portuarios dentro del Terminal.

Artículo 5. Modelo de administración y operación del Terminal.

Para el funcionamiento y operación del Terminal, la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. (TCBUEN) posee un esquema organizacional que le permitirá prestar servicios eficientes y seguros conforme a los estándares internacionales.

Artículo 6. Relaciones con usuarios.

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. (TCBUEN) y los usuarios, las autoridades y asociados estarán a cargo del Gerente de la sociedad o de quien él delegue.

Artículo 7. Aspectos de Coordinación con usuarios.

Para la prestación de los servicios de operación portuaria dentro de las instalaciones del Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. (TCBUEN), TCBUEEN utilizará el esquema que se señala más adelante, previas las siguientes consideraciones:

1. Que dentro de las facultades que la Ley 1 de 1991 otorgó a las sociedades portuarias, se encuentra la de prestar directamente los servicios de operación portuaria, contratar esos servicios con terceros o permitir que terceros los presten.
2. Que para poder darle la utilización más eficiente y segura a las instalaciones portuarias del Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. (TCBUEN) de conformidad con las necesidades del mercado, TCBUEEN prestará directamente los servicios o a través de terceros con quienes celebre contratos para tal efecto.

La Sociedad Portuaria podrá prestar servicios portuarios directamente como Mono Operador o a través de los operadores portuarios debidamente autorizados por la Superintendencia Puertos y Transporte, de acuerdo con sus capacidades y en las instalaciones existentes, a quienes así lo soliciten según este reglamento y las demás normas y procedimientos que se expidan al respecto.

La Sociedad Portuaria coordinará con los usuarios registrados ante el Terminal la prestación de sus correspondientes servicios.

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

Artículo 8. Estructura y Vías de Acceso al Terminal.

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A., pone a disposición del público en general y a los usuarios del Puerto de Buenaventura, un

Terminal Multipropósito que brinda una adecuada infraestructura portuaria para la prestación de los servicios de cargue y descargue de buques, amplias áreas para almacenamiento totalmente acondicionadas, patio para contenedores y carga general, instalaciones para contenedores refrigerados, contenedores con mercancías peligrosas, contenedores extramedidas y bodegas especializadas para inspección de carga y llenados / vaciados.

Prestará los siguientes servicios a la carga:

- Cargue y descargue
- Almacenaje de contenedores cargados
- Almacenamiento Descubierta o en Bodegas de carga
- Consolidación y desconsolidación de contenedores
- Acopio Abierto de origen férreo, marítimo o terrestre.
- Paletizado
- Fumigación
- Pesaje
- Aprovisionamiento
- Embalaje
- Bodegaje técnico (futuro).
- Procesos logísticos Básicos.
- Inspección de contenedores
- Traslado de carga
- Acondicionamiento

8.1. Muelles de Atraque.

El muelle está localizado sobre el canal natural del estero Aguacate, al veril de profundidad de 12.5 m (nivel de marea 0.0).

Con una dimensión de cuatrocientos treinta y ocho metros con setenta y cinco centímetros de muelle (438,75 ml), con un ancho mínimo de la plataforma de 55.23 m, para la atención de buques del tipo Panamax.

La cota de diseño de la plataforma de los muelles es de 5.30 mts y su estructura soportará cargas distribuidas de 5 ton/m², con una configuración estructural que le permite recibir una carga concentrada de 23 ton/m² en máximo 9 metros cuadrados (Este dato corresponde a la carga en un outrigger de la grúa móvil de diseño) en cualquier parte del muelle.

En general, los muelles incluirán los rieles para las grúas pórticos, defensas, bitas, juntas, pasadores, etc.

Operarán Grúas móviles (posible en un futuro) sobre llantas marca Gottwald Modelo 6 (G HMK 6407) y Liebherr LHM-500 o similares, Grúas Pórticos tipo POST-PANAMAX y el tránsito de Montacargas tipo Reach Stacker, Top Loaders (para vacíos), Terminal Tractors (RD's), RTGs (grúas puente para el patio) y otra maquinaria auxiliar para manejo de carga en bodegas.

Para la fase en desarrollo, se ha seleccionado un sistema operacional basado en el uso de grúas Pórtico para cargue y descargue. El transporte horizontal entre el muelle y el patio multipropósito se efectúa mediante "RD's", mientras que los RTGs trabajan en el patio de almacenamiento de contenedores.

8.2. Patios y Bodegas.

Patios

o Patio Norte:

Su área es de 60420 m² incluirá zonas para manejo de contenedores llenos, importaciones y exportaciones y contenedores vacios, esto incluye el manejo de contenedores IMO, OOG (extramedidas) y RF (frigoríficos), además estará dotado de un sistema de drenaje independiente que conducirá eventuales derrames a un pozo de recolección.

o Patio Central:

Su extensión es de unos 27.318 m² y está compuesto por 2 bodegas de inspección, estación de combustible, planta de tratamiento de aguas residuales, sala de descanso para tarjadores y operadores y área de almacenamiento de contenedores vacíos.

La bodega de Inspección de Importación para la DIAN tendrá 2.606 m² incluyendo oficinas, la bodega de exportación para Policía Antinarcóticos tendrá 1862 m²

○ **Patio Sur:**

Su área es de 29.300 m². Se ubicarán aquí, áreas administrativas con sus parqueaderos, área para manejo de carga suelta, la bodega No. 3 con 2.222 m² áreas para bomberos y seguridad industrial, y el área para el taller de mantenimiento de los equipos del puerto y de los operadores portuarios.

Además entre los patios central y norte existe un viaducto, para salvar unos bajos, cuyas dimensiones son de 138,7 m de longitud y 22,4 m de ancho.

Bodegas: Son 3 bodegas, una en cada patio:

• **Bodega de Consolidación y Desconsolidación:**

Estará situada al costado izquierdo del Portal de Entrada, estará compuesta por una edificación con un área de 2.222 m² y 8 m de altura. Contará con dos rampas de acceso para los montacargas y pasarelas de acceso, para el manejo de 10 camiones en la parte frontal y 10 en la parte posterior de la bodega.

• **Bodega de Inspección de Exportación:**

Estará situada en el patio central. En esta bodega se encontrará la zona de reconocimiento y verificación de la carga por las autoridades, así como las oficinas para sus funcionarios. Esta bodega tendrá un área de 1862 m² y una altura mínima de 8 m para la operación de las diferentes máquinas. Podrá operar hasta 10 contenedores.

• **Bodega de Inspección de Importación:**

Contará con un área de 2606 m², con dos rampas de acceso para los montacargas y pasarelas de acceso, oficinas para DIAN, ICA e INVIMA. Estará preparada para la inspección de carga el manejo de hasta 28 contenedores.

8.3. Edificios y otras facilidades.

Como apoyo al sistema de operación la Sociedad Portuaria cuenta con un edificio principal, edificio y área de mantenimiento, edificio de seguridad y control de accesos, edificio de seguridad industrial, edificio para operadores y tarjadores, cafetería, sala de conferencias, además de otras áreas e instalaciones.

No	Descripción	Área m ²
1	Pañol de seguridad industrial y oficinas	284
2	Almacén de repuesto	391
3	Planta Eléctrica y Subestación Área Administrativa	15
3 ^a	Planta Eléctrica y Subestación Área Portuaria	15
4	Tanque de agua Área Administrativa	20
4 ^a	Tanque de agua Área Portuaria	20
5	Cafetería de operarios zona Administrativa	190
6	Baños de Operarios (7 módulos)	168
7	Taller de Mantenimiento	716
8	Cafetería y sala de Conferencias	188
9	Edificio Administrativo	1,416
10	Portal de entrada	320
11	Bodega de Consolidación y Desconsolidación	2,222
12 y 22	Bodegas de inspección N° 1 y N°2	1,862 + 2.606
13	Patio Buffer para contenedores	3,49
14	Planta de tratamiento de aguas servidas Zona Administrativa	532
15	Estación de combustibles	181
18	Patio talleres RTG	700
24	Zona de inspección de Rayos X (previsto)	1,2
25	Oficina de Recepción de Documentos DIAN y Antinarcóticos	120
26	Sala de descanso Operadores y Tajadores	105
27	Oficina de Resultados Escaneo Rayos X	25
28	Básculas de entrada y salida	740
28 A	Báscula de patio de contenedores	168
29	Oficina de Tarjadores	20
30	Tanque de Agua subterráneo - abastecimiento Barcos	432
31	Edificio de seguridad y de control de ingreso	48

8.4. Vías de Acceso.

El Terminal tendrá dos accesos principales:

8.4.1. Acceso Marítimo.

El canal de acceso permitirá el acceso de los buques desde el canal existente frente a los muelles de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

hasta los muelles de atraque de TCBUEEN. En el Terminal, el acceso es un canal de 12.5 metros de profundidad y 100 metros de solera (ancho) en el fondo, con un talud que tendrá, según las condiciones del terreno, un máximo de 1:4. El canal termina en una dársena de maniobra de 350 metros de diámetro con una profundidad de 11 metros a un costado de la cual se encontrará el muelle con un cajón de 14 m de profundidad.

8.4.2. Acceso Terrestre vehicular.

Se desprende de la vía alterna (Buenaventura-Cali) con dos ramales de entrada y salida del Proyecto que hacen una “Ye” en frente del viaducto que sobrepasa el ferrocarril, a 5 Km. de la estación Terminal de Buenaventura. El acceso vehicular es de 490 m de longitud hasta el portal de entrada y se efectuara de la siguiente manera:

- Para Vehículos livianos procedentes de Buenaventura, deben ingresar por la vía alterna interna de Buenaventura. La salida hacia Buenaventura es directa por el ramal occidental y hacia Buga salida por el ramal central
- Para vehículos de carga pesada se utilizara la vía Buga – Buenaventura habilitada para la entrada (ramal oriental) y para su salida el ramal central.

En la vía de acceso el sistema de pesaje dinámico de los camiones que entran al puerto, en la parte interna del portal de entrada se colocan otras básculas para el pesaje de los vehículos que salen del puerto y en el patio Norte se colocará una báscula dinámica para el pesaje, de vehículos con carga especial para un total de 5 básculas para el pesaje dinámico. Las básculas se instalaran en superficies completamente niveladas y apropiadamente embebidos en el concreto los elementos metálicos correspondientes al sistema de pesaje dinámico.

Artículo 9. Canal de acceso y zona de maniobra.

El canal de acceso al Puerto de Buenaventura está señalizado por 37 boyas verdes y 38 boyas rojas y finaliza, en su primera y principal parte, en la boya cardinal identificada con el número 40, boya de luz blanca y estructura amarilla y negra, indicando la bifurcación de canal. Ver Anexo 2 - Carta de Navegación Col 153 – Bahía de Buenaventura.

El canal de acceso al Puerto de Buenaventura comienza desde la Bahía Externa, desde la Boya de Mar hasta las boyas 13 (verde) y 14 (roja), con profundidad mínima de 9,3 metros y continua en la Bahía Interna desde la boyas 15 (verde) y 16 (roja) hasta las boyas 37 (verde) y 38 (roja), con profundidad mínima de 12,5 metros.

Este canal de acceso principal al Puerto de Buenaventura llega hasta la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y a continuación, entre la boya 37 (verde) y la boya cardinal identificada con el número 40, comienza el canal de acceso hacia La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura - TCBUEEN, el cual cuenta con seis boyas verdes y cuatro rojas, cuya numeración está en proceso de revisión por parte de DIMAR. Igualmente se cuenta con una facilidad de enfilación para el acceso y salida del canal.

El canal de acceso a TCBUEEN tiene 2,6 kilómetros de largo y una ancho variable desde 100 a 84 metros, con una profundidad de 12,5 metros. De este canal se pasa a un canal de transición hacia la dársena, transición que tiene 600 metros de largo y la profundidad varía de 12,5 a 11 metros. Ver Anexo 3- Plano SM-01-01 Localización Señalización Marítima TCBUEEN.

A continuación está la dársena de giro que tiene 300 metros de diámetro y una profundidad de 11 metros.

En el área del muelle hay una fosa que se ha denominado Fosa de Operaciones, la cual tiene 600 metros de largo por 50 metros de ancho y una profundidad de 14 metros.

La ubicación geográfica de las boyas de señalización del canal de acceso a TCBUEEN es la siguiente:

LOCALIZACION DE BOYAS				
COORDENADAS PLANAS UTM WGS 84			COORDENADAS GOGRAFICAS WGS 84	
BOYA AMARILLA				
PUNTO	ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
1	270.418,00	430.921,00	3° 53' 45,85'' N	77° 4' 2,98'' W
BOYA ROJA				
PUNTO	ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
2	271.054,00	431.038,00	3° 53' 49.71'' N	77° 3' 42.38'' W
3	271.883,00	431.045,30	3° 53' 50.01'' N	77° 3' 15.52'' W
4	272.322,00	431.035,00	3° 53' 49.71'' N	77° 3' 1.29'' W
BOYA VERDE				
PUNTO	ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
1	270.346,00	431.007,00	3° 53' 48.65'' N	77° 4' 5.32'' W
2	271.052,00	431.130,00	3° 53' 52.71'' N	77° 3' 42.45'' W
3	271.884,00	431.129,30	3° 53' 52.75'' N	77° 3' 15.49'' W
4	272.747,00	431.126,70	3° 53' 52.73'' N	77° 2' 47.53'' W
5	273.107,00	430.991,70	3° 53' 48.37'' N	77° 2' 35.85'' W
6	273.351,00	430.770,00	3° 53' 41.17'' N	77° 2' 27.92'' W

TORRE ENFILACION					
PUNTO	ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD	ELEVACION (MLWS)
A	273.297,44	431.087,28	3° 53' 51.49'' N	77° 2' 29.68'' W	1,35

La distancia entre boyas es:

DISTANCIA ENTRE BOYAS	
BOYA VERDE	
BOYA	DISTANCIA (M)
1-2	706
2-3	832
3-4	863
4-5	359
5-6	244
BOYA AMARILLA	
BOYA	DISTANCIA (m)
1-2	636
2-3	828
3-4	439

Las características geométricas del canal de acceso son:

CARACTERISTICAS GEOMETRICAS
A) CANAL DE NAVEGACION
➤ LONGITUD 2.6 KM (KM 0+000-2+600)
➤ PROFUNDIDAD DE 12,5 m (MLWS)
➤ ANCHO VARIABLE DE 100m-84m;ENTRE (0+000-1+400)
➤ TALUD 4:1
B) TRANSICION CANAL DARSENA
➤ LONGITUD 600m (km 2+600-3+200)
➤ PROFUNDIDAD VARIABLE DE 12,5 - 11m (MLWS)
➤ TALUD 4:1
C) DARSENA DE GIRO
➤ DIAMETRO DE 300m
➤ PROFUNDIDAD 11m (MLWS)
➤ TALUD 4:1
D) FOSA DE OPERACIONES
➤ LONGITUD 600m
➤ PROFUNDIDAD 14m (MLWS)
➤ TALUD 3:1 LADO MUELLE

La velocidad de ingreso por el canal de acceso a TCBUEEN será determinada por el calado de los buques y por las condiciones atmosféricas y oceanográficas durante las maniobras de entrada y salida de buques, pero esta velocidad no podrá exceder los 10 nudos en condiciones normales.

El tránsito por el canal se podrá hacer de día o de noche y el Piloto Practico en coordinación con el Capitán del Buque, determinarán cuando no es conveniente iniciar el ingreso por este canal o la salida por el mismo, dependiendo de las condiciones atmosféricas y oceanográficas.

Cuando el Piloto Practico aborda el buque en boya de mar, informa a la Estación de Tráfico Marítimo de Buenaventura que su destino es el Terminal TCBUEEN.

Cuando el Piloto Práctico aborda el buque en el muelle de TCBUEEN, con intensiones de zarpar, debe informar a la Estación de Tráfico Marítimo de Buenaventura, con el propósito de enterarse de la situación de tráfico de otros buques.

Cuando un buque este destinado para TCBUEEN y deba esperar en zona de fondeo, lo hará en las zonas de fondeo establecidas y autorizadas por DIMAR para el Puerto de Buenaventura. En el canal de acceso a TCBUEEN y en la dársena de giro no está autorizado el fondeo de buques en condiciones normales.

El tránsito por el canal de acceso a TCBUEEN dependerá del nivel de marea cuando el calado de los buques así lo requiera, por lo tanto el momento más apropiado para transitar por este canal, con la consideración de la restricción por calado, será una coordinación que harán los Capitanes de los buques con los Pilotos Prácticos.

La Sociedad Portuaria está obligada a mantener la profundidad en su área de maniobra y sitios de amarre y atraque. Igualmente debe informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Dirección General Marítima y a los usuarios en general, el calado operacional de su área y las variaciones que ocurran por los cambios en la profundidad. Dicha comunicación deberá hacerse a través de medios con amplia circulación y/o sintonía en el ámbito local, nacional o internacional.

El calado operacional debe tener un margen mínimo de un (1) metro debajo de la quilla.

Artículo 10. Área de fondeo y Cuarentena.

Son la determinadas por la Autoridad Marítima para la Bahía de Buenaventura, la cuales se encuentran demarcadas en las Carta de Navegación Col 153- Bahía de Buenaventura y la Col- 760 – Puerto de Buenaventura.

Artículo 11. Ayudas a la navegación.

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

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

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

Artículo 12. Peligros a la navegación.

Los peligros a la navegación serán informados y controlados por la autoridad marítima colombiana. (DIMAR).

**CAPITULO TERCERO
PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS**

Artículo 13. Prestación de Servicios Portuarios.

Los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestadas por TCBUEEN y a pedido de la Sociedad Portuaria también podrán ser prestados por Operadores Portuarios autorizados mediante resolución y registrados ante el Terminal con quienes TCBUEEN haya celebrado contrato, comprometiéndose éstos a cumplir con los requisitos establecidos por la Sociedad Portuaria, conforme a lo establecido en el artículo 2.3 del presente Reglamento.

13.1 Muellaje.

Derecho a las naves para permanecer amarradas al muelle o abarloadas a otras.

Este servicio se presta de acuerdo con las normas establecidas en el Capítulo Tercero del presente reglamento.

13.2. Uso de las instalaciones portuarias.

Utilización de la infraestructura y de las instalaciones portuarias para ejecución de las operaciones y transferencia de la carga y actividades relacionadas con la misma. Este servicio se presta de acuerdo con lo establecido en el Artículo Décimo Octavo del presente reglamento.

13.3. Almacenamiento.

Es el servicio de proveer espacio cubierto o descubierto dentro de las instalaciones del Terminal para depositar transitoriamente los cargamentos.

13.4. Arrendamiento de áreas.

Utilización de espacios para ejecución de actividades asociadas a servicios a la carga o al transporte marítimo. Este servicio se presta para aquellas personas naturales o jurídicas que a juicio de la Sociedad Portuaria y por razón de sus actividades requieran espacios dentro del terminal.

13.5. Servicios que involucren valor agregado a las mercancías.

Entre estos se incluye, consolidación y desconsolidación de cargas y mercancías, control de temperaturas en contenedores frigoríficos, pesaje, etiquetado, transformación y centro de distribución logística de mercancías de importación.

13.6. Otros servicios.

Bascula de pesaje, vigilancia a la carga, a embarcaciones, a vehículos y a instalaciones de terceros, y servicios públicos opcionales, como suministro de agua potable y energía, recogida de basuras y residuos.

Nota: Todas las operaciones de cargue o descargue y traslado de mercancía que se ejecuten en las motonaves en atención o patios del Terminal, serán realizadas utilizando las grúas y equipos propiedad de la Sociedad Portuaria a menos que la Sociedad Portuaria lo determine de otra manera

Artículo 14. Horario de prestación de servicios.

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

Los servicios terrestres se prestarán desde las 07:00 horas hasta las 20:00 horas de lunes a sábado la prestación de servicios. En horarios adicionales y en dominical o festivo, será opción de la Sociedad Portuaria el usuario deberá presentar solicitud para su aprobación, debidamente justificada, con seis (6) horas de anticipación a la Dirección de Operaciones. La Gerencia de Terminal de la Sociedad Portuaria podrá modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas del Terminal y dándolos a conocer oportunamente a la comunidad de usuarios.

La Gerencia de Terminal de la Sociedad Portuaria determinará los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos del Terminal, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios. Estos horarios y sus eventuales modificaciones temporales se darán a conocer al público.

Artículo 15. Requisitos generales para la utilización del Terminal.

15.1. Requisitos Generales.

Toda persona, natural o jurídica, que utilice los servicios en el Terminal, deberá cumplir con las normas y reglamentos establecidos por la Sociedad Portuaria y las autoridades vinculadas a la actividad y lo previsto en el contrato de Concesión suscrito entre TCBUEEN y la Nación. Para iniciar actividades en el Terminal el solicitante deberá contar con la aprobación de la Sociedad Portuaria quien, solamente autorizará su ingreso, luego completar su registro conforme a los requisitos establecidos, las necesidades de la Sociedad Portuaria y atendiendo los criterios de seguridad, eficiencia y productividad según los estándares internacionales El registro de un operador portuario, se harán tomando en cuenta la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el Contrato de Concesión suscrito con la Nación, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo a los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.

Para iniciar actividades en el Terminal, el solicitante deberá contar con la aprobación de la Sociedad Portuaria, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos.

El registro del solicitante ante TCBUEN no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada.

La sola presentación de la solicitud de registro ante TCBUEN, es una manifestación clara y expresa de que el solicitante conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata este Reglamento.

El solicitante está obligado a cumplir con todas las obligaciones laborales de sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales. La Sociedad Portuaria podrá exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso al Terminal en caso de encontrar irregularidades o incumplimiento al respecto.

Toda persona natural o jurídica registrada en TCBUEN, que planee prestar servicios en las instalaciones portuarias deberá solicitar y obtener autorización a la Sociedad Portuaria, que la otorgará de conformidad con la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión suscrito por TCBUEN con la Nación, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo las necesidades de la Sociedad Portuaria, los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales; además se requerirá, en cada caso, lo siguiente:

Agencia Marítima: Su actividad en TCBUEN se desarrollará en representación de una Línea Marítima o el armador de la nave que requiere los servicios.

Operador Portuario: La prestación de sus servicios en TCBUEN deberá ser solicitado por el Terminal y requerirá la suscripción del contrato correspondiente.

Contratistas: Su ingreso al Terminal deberá ser solicitado por la Sociedad Portuaria por, el Operador Portuario o la empresa que contrata sus servicios.

Agencia Aduanera: La prestación de sus servicios en TCBUEEN se hará con base en los mandatos dados por los dueños de la carga.

Transportadores de carga: Su ingreso al Terminal se hará por autorización de la Sociedad Portuaria, dentro del procedimiento para ingreso y retiro de mercancías.

15.2. Estudio y análisis de documentación.

los requisitos para el registro de los diferentes usuarios del Terminal y solicitará los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias.

La Sociedad Portuaria mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios del Terminal, en cumplimiento de normas, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía a la presentación de los productos colombianos en el exterior.

Artículo 16. Operadores Portuarios.

16.1. Requisitos para registro de Operadores Portuarios.

Los servicios considerados en la ley como actividad portuaria, deben ser realizados por TCBUEEN S.A. y también podrán ser prestados por un Operador Portuario registrado ante el Terminal y con el que TCBUEEN haya celebrado un contrato para tal efecto. Para tal efecto, el Operador Portuario deberá cumplir con el lleno de los siguientes requisitos:

a) Diligenciar el formato de solicitud de registro establecido por la Sociedad Portuaria, anexando los siguientes documentos:

Resolución de Operador Portuario de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

- Certificado original de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio de su domicilio principal y de su oficina en Buenaventura, con fecha no mayor a tres meses.

- Fotocopia del NIT.

- Listado del personal calificado que realizará las operaciones portuarias, indicando: Nombre completo; No. cédula de ciudadanía; Cargo; Fecha de ingreso; Promedio de ingresos mensuales; Administradora de Riesgos Profesionales (ARP); Empresa Promotora de Salud (EPS); y Administradora Fondo de Pensiones (AFP) y Certificado judicial vigente, expedido por el DAS.
- Copia de afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al Sistema de Seguridad Social. (Administradora de Riesgos Profesionales -ARP; Empresa Promotora de Salud - EPS; y Administradora Fondo de Pensiones - AFP)
- En caso de utilizar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista.
- Relación de los equipos que utilizará en sus operaciones con sus correspondientes tarjetas de propiedad y certificados de inspección. vigentes emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.
- Certificación de actividades portuarias de los terminales marítimos donde ha prestado servicios.
- Carta de presentación sobre la idoneidad para la prestación de los servicios que ofrecerá en el Terminal.
- Manual de procedimientos para la prestación de servicios que ofrece en el Terminal.
- Programa de salud ocupacional.
- Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extras.
- Tratándose de empresas dedicadas al servicio de remolcadores: certificados de navegabilidad y seguridad, matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondiente.
- En el caso de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicaaje, licencias vigentes de los pilotos que prestarán el servicio.
- Licencia ambiental de la CVC para las empresas que realicen actividades tales como suministro de combustibles, recolección de basuras y/o desechos sólidos y líquidos, etc.

- Registro del ICA para empresas que así lo requieran, tales como fumigación de productos agrícolas.
- Certificado de la Secretaria de Salud Distrital para empresas que desarrollen actividades que así lo requieran, tales como fumigación de productos agrícolas, suministro de víveres, etc.
- Cualquier otra certificación o permiso que corresponda a actividades especializadas que requieran de la autorización de un ente u organismo estatal.
- Celebración de un contrato con TCBUEN para la prestación de los servicios requeridos por TCBUEN.

La documentación será dirigida mediante oficio a la Gerencia de Terminal de la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de establecer la veracidad de la información presentada por el solicitante, así como solicitar cualquier otra documentación que considere necesaria para autorizar el ingreso.

b) La Sociedad Portuaria comunicará por escrito al solicitante la decisión sobre su solicitud de registro para operar en el Terminal.

c) Póliza vigente de responsabilidad civil extracontractual amparando accidentes, años a las instalaciones portuarias, garantizando el pago de posibles daños que por su culpa sean causados a terceros, a las instalaciones de TCBUEN y a la carga las pólizas y las compañías que la expidan deberán ser aprobadas por TCBUEN.

16.2. Obligaciones de los Operadores Portuarios.

Obligaciones generales de operadores portuarios.

- Mantener vigente su resolución de Operador Portuario ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
- Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria.

- Registrar ante la Sociedad Portuaria a todo el personal dependiente y/o subcontratado que requiera para sus operaciones, e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnets respectivos.
 - Informar a la Sociedad Portuaria la aceptación o desistimiento de una operación en el Terminal.
 - Cumplir todas las normas e instrucciones establecidas por la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria, para el desarrollo de las operaciones en las diferentes áreas operativas del Terminal.
 - Informar a la Sociedad Portuaria cualquier irregularidad que detecte 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 de TCBUEEN.
 - Mantener una estadística de las operaciones que realiza en el Terminal y suministrar a la Sociedad Portuaria, cuando ésta lo requiera, la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
 - Cumplir las demás obligaciones contempladas en el presente Reglamento y en conformidad con las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria.
- Obligaciones respecto del personal contratado para operaciones.**
- Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante la Sociedad Portuaria la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
 - Disponer del personal y/o equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades, en las fechas y horas acordadas, así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por la Sociedad Portuaria.
 - Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica y a las normas de seguridad industrial de conformidad con los estándares establecidos en el Terminal.
 - Realizar una selección técnica y adecuada de su personal operativo y practicarle todos los exámenes ocupacionales pertinentes. Para los operadores de equipos dará atención especial a los exámenes de agudeza visual y auditiva.

Asignar un supervisor permanente que se responsabilice sobre la seguridad de todas sus operaciones realizadas en el Terminal.

- Responder ante la Sociedad Portuaria y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro del Terminal, ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados por otros operadores o contratistas independientes. Igualmente responderá por los daños que cause su personal a las personas, naves, carga, equipos e instalaciones del Terminal.
- Cumplir con todos los estándares de seguridad industrial especialmente 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 y el personal del operador, según lo ordena la Ley.

Obligaciones en materia de seguridad social y salud ocupacional.

- Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones de TCBUEEN las normas y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria en su Manual de Seguridad Industrial, en el Programa de Salud Ocupacional y en cualquier otro medio por el cual se entreguen instrucciones al respecto.
- Mantener su propio Manual de Seguridad y Programa de Salud Ocupacional acorde con su actividad económica y los factores de riesgo de la Sociedad Portuaria.
- Dotar a su personal con todos los elementos de protección personal necesarios para la actividad portuaria, y los exigidos por TCBUEEN tales como casco, botas industriales, guantes, chalecos reflectivos, así como también de su respectivo uniforme con la identificación de su empresa, entre otros. Cuando la actividad así lo

requiera, también se deberán suministrar elementos especiales de protección como gafas, protectores auditivos, chalecos salvavidas, etc., de acuerdo con lo establecido por la Sociedad Portuaria.

- Exigir iguales condiciones, a las de sus propios trabajadores, para el personal de los operadores o contratistas que le provean servicios, sin perjuicio de su responsabilidad directa como Operador Portuario a cargo de la operación.
- Responder ante las autoridades ambientales y la Sociedad Portuaria, por los derrames de hidrocarburos (combustible, aceite, etc.) que se presenten en desarrollo de su actividad. Deberá desarrollar todos los controles necesarios para minimizar el riesgo de este tipo de accidentes, así como disponer de las barreras o sistemas especializados para la neutralización de los derrames que se presenten. En caso de ocurrencia de derrames de hidrocarburos, el Operador Portuario deberá responder civilmente por los daños causados a la nación y/o terceros y asumir el total de los costos que se generen por la presentación del siniestro.
- Tomar de inmediato las medidas correctivas, en armonía con lo dispuesto en este Reglamento y demás disposiciones pertinentes, cuando ocurra un accidente que cause lesiones personales o averías a las instalaciones, embarcaciones, equipos, maquinaria o carga.

Obligaciones respecto a equipos y herramientas de trabajo.

- Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado y deberán ser aprobadas por TCBUEN S.A. e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo deberá realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes y por TCBUEN S.A.
- Establecer y someter a aprobación de TCBUEN S.A. un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. El operador exigirá iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas sin perjuicio de su responsabilidad como operador directo.

- Mantener certificados vigentes de todos sus equipos. La certificación deberá hacerse por una casa clasificadora de reconocimiento internacional registrada ante la Superintendencia de Puertos y Transporte TCBUEEN no permitirá. No se pueden operar equipos con deficiencias en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.
- Mantener identificación de todos sus equipos usados en las operaciones conforme a las instrucciones que para el efecto establezca la Sociedad Portuaria.
- Cumplir estrictamente los estándares para los trabajos en caliente y en altura que hayan sido aprobadas por TCBUEEN.
- Abstenerse de efectuar reparaciones mayores de equipos dentro de las instalaciones del Terminal. Para efectos de determinar la clase de reparación que podrá realizarse, el Operador Portuario informará por escrito a la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria todos los detalles del trabajo a realizar y esperará hasta que este le sea aprobado.
- Respetar la velocidad máxima permitida para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro del Terminal, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Seguridad Industrial de la Sociedad Portuaria.

Obligaciones sobre garantías y seguros.

- Constituir las pólizas de seguros conforme a la clasificación y estudio de riesgos que la Sociedad Portuaria realice para las actividades a desarrollar.

El Operador Portuario que cambie de actividad, deberá modificar las pólizas de acuerdo a su nueva clasificación. Las pólizas y compañías de seguro que las expidan, deberán ser aprobadas por TCBUEEN S.A.

Obligaciones respecto a facturación y pagos a la Sociedad Portuaria.

- La Sociedad Portuaria será la encargada de la prestación de los servicios de operación portuaria y de la facturación de los mismos al respectivo cliente.
- Para el efecto de la prestación de los servicios TCBUEEN utilizará sus equipos y personal o contratará con los operadores portuarios y realizará el pago

correspondiente de acuerdo con los precios que se hubiese acordado en el correspondiente contrato.

- Seguir los instructivos sobre facturación y pagos que tiene establecido la Sociedad Portuaria. Pagar a la Sociedad Portuaria las facturas generadas por los servicios prestados en las instalaciones de TCBUEEN.

Obligaciones sobre el uso de instalaciones y de servicios públicos

- Sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica, previa programación de la Dirección de Operaciones, en caso contrario deberán permanecer en el sitio asignado para ellos por la Sociedad Portuaria.

- Los operadores portuarios están en la obligación de recoger los desechos sólidos, aserrines, sobrantes de madera, plásticos, basuras en general, aparejos y demás elementos inherentes a la actividad y/o producto de la operación desarrollada, en un plazo máximo de dos (2) horas contadas a partir del momento de la terminación y/o servicio prestado en la zona de concesión; en caso de incumplimiento de esta obligación, la Sociedad Portuaria efectuará la limpieza del área específica, facturando el valor de dichos servicios al Operador Portuario respectivo quien se obliga desde ya a pagarlas.

- Pagar a la Sociedad Portuaria por las áreas asignadas para uso de oficinas, talleres o fines similares, áreas de estacionamiento de equipos, de acuerdo a lo convenido entre las partes.

Artículo 17. Agentes Marítimos, Agencias Aduanera, Empresas de Transporte de Carga, Agentes de Carga Internacional, Importadores, Exportadores, y otros.

17.1. Requisitos Generales.

Los Agentes Marítimos, Agencias Aduanera, Empresas de Transporte de Carga, Agentes de Carga Internacional, Importadores, Exportadores y demás usuarios, deberán registrarse ante la Sociedad Portuaria para la utilización de sus servicios en el Terminal, cumpliendo los mismos requisitos de que habla el numeral 15.1 de este Reglamento.

17.2. Requisitos específicos para Agentes Marítimos, Agencias Aduaneras.

Transportadores y otras empresas.

Agentes Marítimos

Además de los requisitos generales señalados en el numeral 16.1, la empresa constituida como Agencia Marítima, deberá presentar:

- Resolución DIMAR, vigente, donde se le habilita como Agente Marítimo.
- Registro vigente ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura.
- Carta donde especifique las líneas marítimas y/o naves que representa.
- Certificado de constitución y gerencia

Agencias Aduaneras

Además de los requisitos generales señalados en el numeral 16.1, la empresa constituida como Agencia Aduanera, deberá presentar:

- Mandatos originales con nota de presentación personal del representante legal ante notaría, de los clientes a quienes representarán en el Terminal.
- Certificado de constitución y gerencia

Empresas de Transporte de Carga

Además de los requisitos generales señalados en el numeral 16.1, las empresas constituidas como Empresa de Transporte de Carga, deberán presentar:

- Resolución del Ministerio de Transporte que lo habilita para esa actividad.
- Carta de la empresa de transporte, relacionando las personas autorizadas como embarcadores con cédula de ciudadanía, nombre completo, firma y sello a utilizar.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía de los embarcadores.
- Formato de datos personales de los embarcadores.
- Relación de los clientes a quienes presta servicios. (NIT, Nombre, Ciudad, Teléfonos)

Agentes de Carga Internacional.

Además de los requisitos generales señalados en el numeral 16.1, las empresas constituidas como Agentes de Carga Internacional, deberán presentar la resolución

DIAN, vigente donde se le acredita y el certificado de la DIAN donde conste la aceptación de la póliza de cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

Artículo 18. Servicios a la nave.

Los servicios a la nave prestados en TCBUEEN comprenden el atraque, operación de carga y descarga aprovisionamiento, reparaciones, zarpe y demás actividades y suministros necesarios para la atención de los barcos.

Toda nave extranjera que arribe al Terminal debe estar representada por un Agente Marítimo inscrito ante la Sociedad Portuaria y las autoridades correspondientes.

De conformidad con lo establecido en el art.1492 del Código de Comercio, el Agente Marítimo será responsable solidariamente ante la Sociedad Portuaria por el pago de los servicios prestados a la nave.

18.1. Anuncios de naves.

En los casos en que el cargue o descargue no sea por cuenta de la nave, el Agente Marítimo al hacer el anuncio de la embarcación deberá informar a la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria de esta situación.

Relación mensual de anuncio de naves.

Los Agentes Marítimos deben entregar a la Sociedad Portuaria, en el medio que esta establezca, la relación de las naves que llegarán durante el mes calendario siguiente. En caso de existir modificaciones, la información deberá ser actualizada oportunamente.

Una semana antes del arribo deberán actualizaran ETA y la cantidad de movimiento programados de la cargas del buque.

Presentación y contenido del anuncio de naves.

Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo debe entregar a la Sociedad Portuaria, en medio magnético en formato establecido por la Sociedad Portuaria el anuncio de llegada de embarcaciones, el cual debe contener la siguiente información:

- a) Nombre y bandera de la nave.
- b) El Tonelaje de Registro Neto (T.N.R.), Tonelaje de Registro Bruto (T.B.R.) y el

Peso Muerto (D.W.)

c) Calado de proa y popa al arribo.

d) Eslora máxima y manga

e) Nombres del Armador o Charterador y el Agente Marítimo.

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

g) Cantidad de contenedores a embarcar y/o desembarcar.

h) El tonelaje de carga a embarcar y/o desembarcar.

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

j) Número de pasajeros a embarcar y/o desembarcar en el Terminal.

k) Plano de estiba de la carga a bordo.

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

Confirmación del anuncio de la nave.

El Agente Marítimo deberá presentar a la Sociedad Portuaria, en el medio que esta establezca, con un mínimo de doce (12) horas de anticipación al arribo de la nave, la confirmación de la llegada de la embarcación.

18.2. Documentación para servicio de transferencia de carga.

El Agente Marítimo deberá presentar a la Sociedad Portuaria, en medio magnético, en formato establecido por la Sociedad Portuaria

a) Importación, tránsito internacional y transitoria:

- Relación de carga para naves con cargamentos convencionales.

- Relación de contenedores para el Terminal, indicando las condiciones especiales de manejo que requiera algún tipo o clase de carga.

- Copia fiel del original del conocimiento de embarque.

- Manifiesto de carga.

- Relación de cubrefaltas indicando la nave que los sobordó y no los embarcó, junto con sus conocimientos de embarque y sobordos.
 - Para tránsito internacional, debe indicarse el nombre del barco y el Terminal de destino.
 - Relación de mercancías peligrosas.
 - Relación de carga especial o sobredimensionada.
 - Plano de descargue.
- b) Exportación:
- Relación de carga por puerto de destino.
 - Relación de contenedores a embarcar.
 - Relación de mercancías peligrosas.
 - Relación de carga especial o sobredimensionada.
 - Plano de cargue.
- c) Cabotaje entrado:
- Conocimiento de embarque o guías de cabotaje.
 - Sobordos o manifiesto de cabotaje.
 - Relación de carga por bodega.
 - Plano de estiba actualizado.
 - Relación de mercancía peligrosa.
 - Plano de descargue.
- d) Cabotaje salido:
- Relación de carga por puerto de destino.
 - Relación de contenedores.
 - Relación de mercancía peligrosa.
 - Plano de cargue.

PARAGRAFO: El Agente Marítimo deberá presentar a la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria, la correspondiente copia del Acta de Visita de la Capitanía de Puerto, una vez haya sido realizada.

18.3. Coordinación y autorización para transferencia de carga en operaciones marítimas.

El Operador Portuario Marítimo será el propio Terminal o quien éste designe y deberá haber recibido, doce (12) horas antes de la llegada del barco, el programa de operaciones a realizar y copia del documento de autorización por parte del Agente Marítimo o del dueño de carga, como requisito para proceder a programar y autorizar su ejecución.

Ninguna nave podrá realizar operaciones si no está programada.

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

Artículo 19. Servicio de Pilotaje.

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

Este servicio debe ser prestado por Operadores Portuarios que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima - DIMAR.

19.1. Obligación de su uso.

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

19.2. Responsabilidad del capitán del barco.

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

Los capitanes de las naves están obligados a suministrar alojamiento y alimentación a los Pilotos Prácticos conforme a su categoría de Oficiales, cuando sea necesario en razón de la prestación del servicio y el ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer a bordo al término de su trabajo.

19.3. Sitio de abordaje.

Para la prestación de los servicios de Pilotaje, los Pilotos Prácticos abordarán y desembarcarán las embarcaciones en el sitio determinado por la Dirección General Marítima y su ingreso y salida del Terminal se realizará de acuerdo con las instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria.

19.4. Limitaciones en la disponibilidad del servicio.

En los casos en que exista limitación para los servicios de Pilotaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el Agente Marítimo y la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria, en coordinación con el Piloto Practico, determinarán la hora de prestación del servicio.

19.5. Obligaciones del Piloto Práctico.

El Operador Portuario que preste el servicio de Pilotaje debe entregar a la Capitanía de Puerto, el informe del Piloto Práctico firmado por el Capitán de la nave, una vez termine cada operación.

19.6. Del incumplimiento en la prestación del servicio.

En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de Pilotaje, no se presente a la hora acordada para la realización de la maniobra, la Sociedad Portuaria 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 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

19.7. Contratación del servicio de Practicaje.

La contratación del servicio de Practicaje será responsabilidad del Agente Marítimo. La coordinación y supervisión de estos servicios, en lo que se refiere a maniobras propias en la zona de aguas marítimas accesorias y de maniobra del Complejo Portuario, estará a cargo de la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria

19.8. Orden de prioridad del servicio de Practicaje.

El orden de prioridad para la prestación del servicio de Practicaje se enmarca dentro del siguiente criterio:

- a) Por arribada forzada.
- b) Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- c) Buques de pasajeros.
- d) Buques Ro- Ro.
- e) Buques portacontenedores.
- f) Buques tanqueros que transporten combustible.
- g) Buques de carga general.
- h) Buques graneleros

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

Artículo 20. Servicio de remolcador.

20.1 Contratación del servicio de remolcador.

El servicio de uso de remolcador será contratado con Operadores Portuarios, registrados ante la Sociedad Portuaria, que cumplan el lleno de los requisitos con las autoridades portuaria y marítima.

La contratación del servicio de Practicaje será responsabilidad del Agente Marítimo y del Terminal. La coordinación y supervisión de estos servicios, en lo que se refiere a maniobras propias en la zona de aguas marítimas accesorias y de maniobra la

Sociedad Portuaria, estará a cargo de la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria

20.2 Regulación legal del servicio de remolcador.

El uso del remolcador para las maniobras dentro de la zona portuaria estará sujeto a las normas y Reglamentos expedidos por la DIMAR.

20.3 Obligación del uso de remolcador.

Toda nave con tonelaje de registro bruto superior a dos mil (2.000) toneladas está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro, podrán realizar maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el Piloto Práctico lo aconseje como necesario.

20.4 Responsabilidad.

El Armador, Operador o Capitán del remolcador, son responsables por los daños que se causen por su culpa, negligencia o por mal funcionamiento del remolcador

20.5 Reporte de maniobras.

El Operador Portuario que preste el servicio de remolcador, debe entregar a la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria el reporte de cada maniobra de atraque y/o desatraque, una vez termine cada operación.

20.6 Incumplimiento en la prestación del servicio de remolcador.

En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolcador, no se presente a la hora acordada para la realización de la maniobra, la Sociedad Portuaria 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 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.

Artículo 21. Atraque, permanencia y zarpe de naves.

21.1 Prelación de Atraque.

El Terminal definirá los tiempos de atraque y servicio de grúas en base a un sistema de Ventanas (Windows) y en su defecto un sistema FIFO con prelación de atraque y servicio.

En cualquier caso cualquier nave con Ventana asignada tendrá prelación de atraque y servicio, siempre y cuando cumpla los términos definidos en su contrato.

Caso de no tener Ventana asignada la nave anunciada, confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento, tendrá prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos.

La prelación de atraque se efectuará según las necesidades operativas del Terminal y será definido por la Dirección de Operaciones.

Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de prestación de atraque, se someterá a la prelación que se detalla, la cual podrá ser modificada por la Sociedad Portuaria de acuerdo con las condiciones operativas:

- Arribada forzosa.
- Buques de la Armada Nacional.
- Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
- Naves de pasajeros de turismo
- Naves con cargamentos perecederos, con limitaciones para su conservación a bordo.
- Naves portacontenedores.
- Barcos con carga general.
- Barcos graneleros.
- Buque tanques.
- Naves de cabotaje.

La prelación establecida se aplicará a las naves fondeadas que hayan arribado al Terminal dentro del mismo período en 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios, presentada la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades.

La Sociedad Portuaria podrá modificar la prelación de atraque, previo aviso a los interesados, teniendo en cuenta la situación portuaria, tipo de naves y tiempo de trabajo. Los barcos con itinerarios regulares tendrán prelación sobre las naves charters u ocasionales.

Cuando una nave transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocesada, susceptible de servir de vehículo o vector de problemas sanitarios o infectocontagiosos, deberá someterse a la inspección correspondiente y sólo será considerada su solicitud de atraque una vez la Sociedad Portuaria reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.

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

Las naves que transporten material explosivo para el puerto deben efectuar el cargue y / o descargue en las Áreas de Fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima.

21.2 Atraque de naves.

La Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria determinará el lugar de atraque de las naves, teniendo en cuenta el tipo de operación, tipo de nave, eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.

La Sociedad Portuaria 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 y movilización se harán por radio cuyo uso será obligatorio para los Operadores Portuarios que presten servicios de pilotaje, remolcador y amarre de naves. Para la comunicación se utilizará el canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra

sólo podrán intervenir en este canal los Operadores Portuarios y la Sociedad Portuaria.

Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por la Capitanía de Puerto. El pago del fondeo estará a cargo de la nave o su Agente Marítimo, quien deberá liquidar el valor correspondiente y consignarlo a la cuenta de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El abarlocamiento de naves o artefactos navales a unidades atracadas en la Sociedad Portuaria, podrá ser autorizado por el Director de Operaciones de la Sociedad Portuaria, previa solicitud de los capitanes de las naves o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. La responsabilidad por los daños que puedan sufrir las naves o los cargamentos, no será imputable en ningún caso a la Sociedad Portuaria.

PARAGRAFO: Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle. Estando la nave atracada, la Sociedad Portuaria podrá autorizar el descargue a gabarras o planchones; en este caso la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra pagará uso de muelle.

Todo planchón o gabarra, atracado al muelle, esté o no trabajando, pagará a la Sociedad Portuaria uso de muelle de acuerdo a la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones.

En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa la Superintendencia de Puertos y Transporte, podrá autorizar operaciones en zona de fondeo.

21.3 Pérdida del turno de atraque.

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

- a) Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte, en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- b) Por orden de las autoridades competentes cuando estas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.

- c) En el caso de las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- d) Cuando una nave no ha presentado la documentación exigida por la Sociedad Portuaria.
- e) Por razones de seguridad o de orden público.
- f) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- g) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- h) Por falta del programa de operaciones de la nave.
- i) Por incumplimiento del itinerario anunciado.

21.4 Desatraque.

Se ordenará el desatraque de una nave en los siguientes casos:

- a) Por razones de seguridad o de orden público.
- b) Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del muelle.
- c) Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- d) Cuando las autoridades sanitarias detecten, en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- e) Por falta de disponibilidad de equipos (vehículos) que garanticen las labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- f) Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- g) Cuando no exista en el Terminal suficiente mercancía de embarque legalizada que garantice la continuidad de las operaciones.

PARAGRAFO 1: Cuando se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque.

PARAGRAFO 2: Cuando la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la orden. El tiempo máximo no excederá de dos (2) horas.

PARAGRAFO 3: Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización de la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la Sociedad Portuaria y a terceros por su demora.

PARAGRAFO 4: Cuando, con el fin de optimizar la utilización del muelle, la Sociedad Portuaria ordene una movilización de una nave 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 Agente Marítimo que solicitó el cambio.

21.5 Períodos de permanencia en muelles.

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

El desplazamiento de una nave desde un muelle de la Sociedad Portuaria a zona de fondeo y posterior regreso, implica que para efectos de permanencia en muelle y facturación, debe excluirse el tiempo de fondeo.

21.6 Visita oficial.

Toda nave que arribe al Terminal, antes de iniciar operaciones de manipuleo de carga, embarque o desembarque de tripulantes, debe recibir la visita oficial de las siguientes autoridades nacionales:

- Capitán del puerto o su representante, quien preside la visita.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante del DAS.
- Un representante del ICA

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, salvo que existan situaciones o motivos que ameriten negarla.

La visita debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

21.7 Inspección a las naves y a la carga.

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

El capitán de la nave o su representante deberá entregar la carga sin señales de daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido. En caso contrario la Sociedad Portuaria o el Operador Portuario dejarán constancia de este hecho y elevará la protesta correspondiente.

21.8 Reunión Pre-operativa.

La reunión pre-operativa se realizará por lo menos una hora antes de la recalada de la nave a boya de mar.

La reunión pre-operativa estará conformada por el personal que designe la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria, el Operador Portuario, el Agente Marítimo y demás usuarios que intervengan en la operación de la nave.

Para realizar la reunión pre-operativa se requiere que el Armador, el Agente Marítimo y el Operador Portuario hayan cumplido los requisitos del presente Reglamento.

Ninguna nave podrá iniciar operaciones si previamente el Operador Portuario ó quien haga sus veces no ha participado en la reunión pre-operativa.

La operación de la nave se realizará con base en el programa de operaciones, en el que se detalle las labores a realizar, tipo y clase de carga a descargar y/o cargar, hora

de iniciación, número de servicios, personal y equipo a bordo y en tierra, rendimientos por servicios y hora de terminación.

21.9 Inicio de operaciones.

El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue lo otorga la Sociedad Portuaria, previa declaración de libre plática por parte de la Capitanía de Puerto.

Es obligación del capitán de la nave ordenar la ejecución de todas las tareas para el inicio de las operaciones, tales como colocación de la escala real con su malla protectora, ubicar las tajarratas, facilitar la verificación del estado de winches, plumas, aparejos, iluminación, desasegurar plumas y grúas, destapar bodegas y todas aquellas necesarias para la seguridad y eficiencia de los servicios.

La nave dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con el Operador Portuario o quien haga sus veces las operaciones de movimiento de carga.

Al término de la maniobra de atraque, los buques deben abrir las escotillas y alistar aparejos para las operaciones de descargue y cargue.

A solicitud de la Sociedad Portuaria, o de los operadores portuarios, cuando haya dudas respecto de las plumas y aparejos, o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de aparejamiento equipo de cargue para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 al 12) la Autoridad Portuaria o la Autoridad Marítima local, con cargo a la nave o a su representante en el puerto, por intermedio de una casa clasificadora o perito marítimo, dispondrá la solicitud de inspecciones a las plumas y aparejos para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue y descargue.

Durante el desarrollo de las operaciones, Sociedad Portuaria efectuará Inspecciones periódicas sobre el estado de los cargamentos, condiciones y elementos de seguridad, a bordo y en tierra y de los equipos de cargue y descargue; igualmente supervisará el cumplimiento de los rendimientos previamente establecidos en el comité de programación.

21.10 Zarpe.

Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria, podrá salir del Terminal sin el zarpe que expida la autoridad marítima.

Artículo 22. Servicios terrestres a la carga.

22.1 Regulación de servicios terrestres a la carga.

Los servicios terrestres a la carga comprenden todas las actividades que se desarrollan en el Terminal en torno al recibo, manipulación, almacenamiento, y entrega de la carga. El Operador Portuario Terrestre es el Terminal o quien éste determine.

Todas las operaciones de servicios terrestres a la carga deberán ser autorizadas por la Sociedad Portuaria, para efectos de su coordinación y procedimiento de seguridad. El usuario, importador o exportador o quien lo represente, deberá solicitar a la Sociedad Portuaria, con un mínimo de 24 horas de anticipación, la autorización para realizar las operaciones de transferencia terrestre de su carga.

La Sociedad Portuaria coordinará y programará con los Operadores portuarios, los Agentes Marítimos y usuarios, la realización de las operaciones de transferencia marítima y terrestre, y será responsable por la facturación a las líneas marítimas y los usuarios por los servicios solicitados, así como por el pago de servicios de las operaciones portuarias

22.2 Manipulación de carga.

Ningún Operador Portuario externo manipulará la carga para la cual no ha sido autorizado. El procedimiento del Operador Portuario para la manipulación de carga debe ajustarse siempre a los estándares de seguridad y Salud Ocupacional de la Sociedad Portuaria. No obstante, en todos los casos, el Operador Portuario a cargo de la manipulación será responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados. El incumplimiento de los estatutos de seguridad y salud ocupacional impuestos por la Sociedad Portuaria le dará a esta la autoridad de retirar del Terminal al Operador Portuario.

22.3 Inspecciones de carga.

La Sociedad Portuaria determinará el área en el Terminal donde podrán realizarse las operaciones de inspección a la carga embalada en contenedores. Está prohibida la apertura de contenedores en sitios diferentes a los autorizados por Sociedad Portuaria.

El traslado, apertura y cierre de contenedores estará a cargo de la Sociedad Portuaria como responsable de la carga y, se hará conforme a los horarios y demás instrucciones que al respecto suministre la Sociedad Portuaria.

22.4 Manejo de cargas extradimensionadas.

Con la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria las operaciones coordinará y ejecutará la manipulación de carga extradimensionada. No deberá iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las condiciones de seguridad indicadas.

22.5 Procedimiento para evacuación directa de carga.

La Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria, coordinará y dispondrá de las operaciones de evacuación directa de carga. No deberá iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las condiciones de seguridad que esta le indique.

22.6 Operaciones bajo lluvia.

En caso de lluvia durante la ejecución de las operaciones, la Sociedad Portuaria podrá 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.

22.7 Manejo de carga peligrosa.

La Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria coordinará la manipulación de carga peligrosa. No deberá iniciar la operación hasta tanto no cumpla las normas contempladas en este Reglamento y demás condiciones de seguridad impartidas por Sociedad Portuaria.

En lo relacionado al transporte de mercancía peligrosa el Operador Portuario y la empresa de transporte deberán dar estricto cumplimiento a las disposiciones

establecidas en el Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.

Es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, rotular las unidades de transporte o etiquetar el embalaje e informar en la documentación de la carga, la clasificación de acuerdo al código IMDG. La Sociedad Portuaria y los Operadores Portuarios deben identificar estas mercancías con base a la documentación de la carga. El Agente Marítimo o quien haga sus veces indicará en la documentación la clase a que corresponde la mercancía de acuerdo al código internacional IMDG de la OMI. El Operador Portuario deberá aplicar para estas mercancías un tratamiento especial de manipulación según su naturaleza, recomendaciones del fabricante y los estándares de seguridad industrial del Terminal.

22.8 Manejo de carga valiosa.

Cuando se trate de la manipulación de carga valiosa, el dueño de la carga o su representante deberá informar esta situación a la Sociedad Portuaria y al Operador Portuario externo que movilizará la mercancía. El Terminal y el Operador Portuario tomarán las medidas necesarias para el manejo adecuado de este tipo de carga.

22.9 Manejo de equipajes.

La carga clasificada como equipaje o menajes deberá ser rotulada como tal en su medio de embalaje. El dueño o representante del equipaje, deberá suministrar a la Sociedad Portuaria, las condiciones y especificaciones especiales para el manejo de la carga.

Es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, asegurarse que las mercancías del equipaje o menaje, estén embaladas correctamente para su protección durante el transporte y manipuleo.

22.10 Carga para otros Terminales.

La carga recibida como tránsito para otros puertos deberá ser sometida al régimen establecido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN. Cualquier manipuleo y/o almacenamiento de esta deberá respetar la legislación pertinente.

CAPÍTULO CUARTO DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

Artículo 23. Responsabilidad en la prestación de los servicios.

La responsabilidad de la Sociedad Portuaria, de los Operadores Portuarios, de los Transportadores, de los Agentes Marítimos, de las Agencias Aduaneras, de los Importadores, de los Exportadores, de los propietarios de las mercancías que transiten por el Terminal marítimo y de los demás usuarios que presten servicios en el Terminal o utilicen los servicios de la Sociedad Portuaria, se determinará teniendo en cuenta las fases de operación que se describen a continuación, y con sujeción a las normas del Código de Comercio en particular y de la Ley Colombiana en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.

Conforme a lo establecido en el artículo 2.3 del presente Reglamento, se presume que por el sólo hecho de ingresar al Terminal, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencia Aduanera, Transportadores, Empresas Contratistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento, cuyo texto está disponible en la Gerencia de la Sociedad Portuaria.

El ingreso de mercancías al Terminal, bien sea de importación, de exportación o de trasbordo, o la solicitud de servicios a las mercancías, hace presumir que dicho ingreso o solicitud de servicios están autorizados por el propietario, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta el presente Reglamento, cuyo texto está disponible en la Gerencia de la Sociedad Portuaria.

23.1 Fases en la prestación de servicios.

Primera Fase:

La fase comprende las operaciones marítimas de descargue y cargue de mercancías, las cuales pueden incluir:

a) Descargue marítimo de mercancías: Este consiste en la desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de la grúa a bordo de la nave; elevación y salida de la carga sobre la cubierta del barco y bajada al muelle o sobre el medio de transporte (camión). La carga queda libre de aparejos.

b) Cargue marítimo de mercancías: Comienza cuando la carga sobre el muelle o medio de transporte (camión), es enganchada por la grúa con el uso de aparejos, se eleva verticalmente y se traslada por encima del barco.

sobre cubierta, baja al punto de reposo del barco, se libera del aparejo y se asegura a las celdas o puntos de amarre.

c) Reestiba bordo bordo: Comienza cuando la carga a bordo del barco es enganchada por la grúa con el uso de aparejos y es trasladada a otro sitio de la misma nave. Termina cuando la carga queda libre de aparejos.

Segunda Fase:

a) Transferencia o manejo de carga desde el muelle: La carga, libre en el muelle o en la plataforma del medio de transporte es trasladada hacia un sector de almacenamiento; se ubica en el sitio asignado en la bodega o patio. La carga queda en absoluto equilibrio y libre del equipo de transporte y movilización.

b) Transferencia o manejo de carga hacia el muelle: La carga, libre en el sitio de almacenamiento es tomada por el equipo de tierra y trasladada hacia el muelle. La carga queda disponible sobre el equipo de tierra (camión) o sobre el muelle.

Tercera Fase:

a) Almacenamiento: Permanencia de los cargamentos en una bodega o patio de almacenamiento.

El almacenamiento inicia cuando la carga es recibida a satisfacción de la Sociedad Portuaria en la bodega o patio de almacenamiento. Finaliza cuando Sociedad Portuaria entrega la carga al buque o al transportista para su retiro del Terminal.

Cuarta Fase:

a) Servicios terrestres a la carga: Comprende todos los servicios prestadas en función de la carga durante su período de almacenamiento en el Terminal, tales como llenado, vaciado, inspecciones, aforos, repesos, toma de muestras, inventarios, paletizadas, marcada, etc.

b) Cargue/descargue de camiones:

1. Tomar la mercancía del sitio de almacenamiento, movilizarla hasta la plataforma del medio de transporte y retirarla del Terminal.

2. Ingresar la carga al Terminal en un medio de transporte, llevarla hasta el sitio de almacenamiento y descargarla en el sitio de reposo.

23.2 Períodos de responsabilidad en las fases de prestación de servicios.

Primera Fase:

Durante la Primera Fase de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad del Terminal, 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 Terminal.

La responsabilidad del Transportador Marítimo y del Agente Marítimo durante la Primera Fase de operación antes descrita se regirá por lo dispuesto en el contrato de transporte, las condiciones de fletamento y las normas que resulten aplicables a ellos, y a falta de norma aplicable, por el Código de Comercio Colombiano.

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.

Segunda Fase:

Durante la Segunda Fase de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad del Terminal 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.

La responsabilidad del Transportador Marítimo y del Agente Marítimo durante la Segunda Fase de operación antes descrita se regirá por lo dispuesto en el contrato de transporte, las condiciones de fletamento y las normas que resulten aplicables a ellos, y a falta de norma aplicable, por el Código de Comercio Colombiano. 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.

Tercera Fase:

Durante la Tercera Fase de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad de la Sociedad Portuaria. Su período de responsabilidad coincide con el período de inicio y finalización del almacenamiento descrito en la Tercera Fase del artículo 22.1 del presente Reglamento. Esto implica que su período de responsabilidad inicia en el momento en que la carga es recibida a satisfacción de la Sociedad Portuaria en la bodega o patio de almacenamiento y finaliza cuando la Sociedad Portuaria entrega la carga al Buque o al transportador para su retiro del Terminal.

El período de responsabilidad de la Sociedad Portuaria en la tercera fase se verá interrumpido por las siguientes causas:

a) 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 Superintendencia de Puertos y Transporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.

b) Intervención de un tercero, con la debida autorización del propietario de la carga, o del Importador, o del Exportador o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso, para la prestación de los servicios terrestres a la carga descritos en la Cuarta Fase operativa prevista en el artículo 24.1 de este Reglamento.

c) La responsabilidad de la Sociedad Portuaria se regirá por lo establecido en el presente Reglamento y por las normas que regulan el contrato de depósito. (artículos 1170 y siguientes del Código de Comercio Colombiano)

d) Para efectos de la exoneración de responsabilidad de la Sociedad Portuaria por daños o pérdida de la carga durante esta fase, se considerarán eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

1. Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de la mercancía;
2. Acto, culpa o negligencia
3. Intervención de las autoridades públicas presentes en el Terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.
4. Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el propietario de la carga, o el Importador, o el Exportador o el responsable aduanero de la carga, o por sus representantes, según el caso, durante la prestación de los servicios terrestres a la carga descritos en la Cuarta Fase operativa prevista en el artículo 22.1 de este Reglamento.
5. Inexactitud de la declaración del Importador, o del Exportador o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.

6. Indebido o insuficiente embalaje de la carga.
7. Mermas o deterioro natural atribuibles a las características físicas de los cargamentos, del empaque o embalaje.
8. Inexactitud en las marcas o identificación externa de las mercancías o de la unidad de carga en que se encuentran.
9. Cuarentena.
10. Huelga, lock out, o cualquier restricción en el trabajo.

PARÁGRAFO 1.- La Sociedad Portuaria no será responsable por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen y/o estén declarados en los sobordos y conocimientos de embarque en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por el Terminal.

PARÁGRAFO 2.- La Sociedad Portuaria no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados y que por alguna circunstancia continúen dentro de las instalaciones del Terminal.

Cuarta Fase:

Durante la Cuarta de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad del Terminal o del propietario de la carga, o del Importador, o del Exportador o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso.

El período de responsabilidad de las personas descritas en el inciso anterior comenzará desde el momento en que el personal y/o equipo del Operador Portuario designado para esta operación, o las personas que aquéllas o éste designen, hagan contacto con la carga o esta le sea puesta a su disposición.

Para los vehículos terrestres designados para retiro y traslado de carga, el acondicionamiento, aseguramiento y distribución en plancha de la carga será responsabilidad del dueño de la carga o del transportador.

El transportador será responsable por los daños ocasionados a la carga y a terceros como consecuencia de accidentes que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.

El conductor del medio de transporte será responsable por la seguridad de la carga colocada sobre la plataforma de su vehículo. La carga deberá estar asegurada con elementos resistentes y adecuados a cada tipo de mercancía y embalaje. Para el aseguramiento de la carga, las plataformas deben estar provistas de puntos fijos de amarre para el uso de pencas, guayas o cadenas.

Para el retiro de contenedores, las plataformas deben tener instalados de manera fija los conos que aseguren las cantoneras de los contenedores, previniendo su deslizamiento.

Artículo 24. Procedimiento de entrega y recibo de mercancías.

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

1. La Sociedad Portuaria entregará al propietario o a quien lo represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, tránsito; del pago de las facturas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, y demás autoridades competentes.
2. Los cargamentos en tránsitos internacionales y transitorios se entregarán al Agente Marítimo asignado para el efecto, previo los requisitos del numeral anterior.
3. Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quien lo represente, deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación.
4. Cuando se reciban cargamentos con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc. la Sociedad Portuaria elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por el representante del Buque o Transportista y el Terminal.

5. La Sociedad Portuaria no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en el embalaje o envase o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores que causen daño a las personas, el medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.

6. La Sociedad Portuaria 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 Agente Marítimo, dueño de la carga o su representante.

7. La Sociedad Portuaria se abstendrá de recibir cargamentos que lleguen al Terminal y no tengan en forma clara y visible, las marcas, marcas de manejo, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación y etiquetado para su correcto manipuleo o almacenamiento según lo establecido por el código IMDG de la O.M.I.

Artículo 25. Procedimiento en caso de accidentes.

En los casos de accidentes o siniestros que afecten a las naves atracadas en el Terminal o a los bienes de la Sociedad Portuaria y terceros, se procederá de la siguiente manera:

1. La Sociedad Portuaria y los Operadores Portuarios, deben informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación.

En este caso se coordinará los correctivos del caso con las dos entidades.

2. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:

a) Informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transportes y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.

b) Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el

naufragio; la Sociedad Portuaria, previa consulta con la Autoridad Portuaria, puede proceder a contratar la 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 que hubiere lugar.

3. 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 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 Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima, deberá efectuar el retiro a costa de aquél sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

4. Cuando se produzcan accidentes en las instalaciones del Terminal, se levantará de inmediato un acta en la que se consigne toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente.

Artículo 26. Responsabilidad por daños a las instalaciones portuarias.

La responsabilidad por los daños causados a las instalaciones portuarias o a las zonas acuáticas de su influencia se sujetará a las siguientes reglas:

1. Los Operadores Portuarios y demás usuarios serán responsables ante la Sociedad Portuaria y ante terceros afectados, por los daños causados en accidentes que se presenten debido a condiciones y maniobras inseguras; el mal estado o deficiencia de los equipos utilizados; las malas condiciones de la carga, su embalaje o estiba; y cualquier otra situación que impida el correcto manejo y manipulación de las mercancías.

2. El usuario u Operador Portuario que cause daños a la propiedad, deberá pagar a la Sociedad Portuaria o al tercero afectado, los costos de reparación o reposición de los bienes.

El pago se hará en forma inmediata, una vez que se presente la evaluación del daño respectivo.

La Sociedad Portuaria o terceros afectados, con el fin de cubrir los costos del accidente, podrán hacer efectivas las pólizas de seguros por responsabilidad civil del usuario o repetirá contra el responsable.

Artículo 27. Responsabilidad por demoras o suspensión en la prestación de los servicios de la Sociedad Portuaria.

1. La Sociedad Portuaria no será responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, incluyendo, pero no limitando, acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución o asonada, actos terroristas, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los Operadores Portuarios o demás Usuarios; o cuando en la zona del Terminal se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de la Sociedad Portuaria, hagan peligrosa la prestación de los servicios.

2. En los casos en que exista duda sobre la responsabilidad por los accidentes ocurridos en las instalaciones del Terminal, la Sociedad Portuaria sólo responderá cuando las autoridades judiciales así lo determinen.

Artículo 28. Mercancía en abandono.

La Sociedad Portuaria reportará a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, los cargamentos que, después de haber cumplido el término legal para ser nacionalizados, sean declaradas en abandono de acuerdo con las normas aduaneras, sin perjuicio de ser trasladados al lugar que disponga la Sociedad Portuaria.

Artículo 29. Cargamentos bajo control judicial.

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

CAPÍTULO QUINTO

ATRIBUCIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA

Artículo 30. De las atribuciones de la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria, en cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión con la nación y en su función de ente administrador del Terminal, puede:

30.1 No autorizar los servicios solicitados por los usuarios que no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, con las normas de Seguridad Industrial, con el Plan de Protección de la Instalación Portuaria o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, para las personas o para las instalaciones portuarias.

30.2 No autorizar el ingreso de trabajadores de empresas que no hayan presentado los comprobantes de pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), y demás beneficios laborales legales y extralegales; así también cuando del análisis de estos documentos se deduzca el incumplimiento de las obligaciones que por ley le corresponden. Esta reserva se aplica también a los contratistas y a las personas naturales registradas en el Terminal.

30.3 Suspender la autorización de prestación de servicios a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y demás usuarios, cuando incumplan la normatividad colombiana vigente o lo establecido en el presente Reglamento y cuando la prestación de los servicios conlleve peligro a la carga, medio ambiente, personas e instalaciones.

30.4 Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos, personal y equipos apropiados, tanto en la nave como en tierra, que pongan en riesgo las personas, la eficiencia y seguridad de la carga, medio ambiente e instalaciones.

30.5 Calificar el desempeño de los Operadores Portuarios respecto a la eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.

30.6 Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, la suspensión o cancelación definitiva del registro al Operador Portuario que incumpla la normatividad colombiana vigente o cuando no califique según la evaluación mencionada en el numeral anterior.

30.7 Suspender el registro del Operador Portuario que se encuentre con la documentación legal vencida o sin el lleno de los requisitos de inscripción requeridos por la Sociedad Portuaria.

30.8 No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a la regulación legal del país y a las normas dispuestas en el presente Reglamento.

30.9 Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y demás Usuarios, el cumplimiento del programa acordado en la reunión pre-operativa.

30.10 Suspender, hasta que se tomen las medidas correctivas, las operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten estiba deficiente; carga con señales de saqueo; condiciones inseguras; equipos, aditamentos y aparejos inadecuados.

30.11 Exigir a los Operadores Portuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y rendimientos definidos por la Dirección de Operaciones, asegurando que los equipos e instalaciones portuarias sean utilizadas eficientemente.

30.12 No autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.

30.13 Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo. Los costos generados por esta operación estarán a cargo del propietario o a su representante.

30.14 No entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga, que no estén a paz y salvo con los pagos de facturas a la Sociedad Portuaria; o no hayan cancelado los fletes al transportador marítimo y/o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos por la normatividad colombiana vigente.

30.15 Abstenerse de recibir aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida

por el código internacional IMDG de la OMI (en caso de carga peligrosa), señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.

30.16 Abstenerse de recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento en espacios cubiertos (bodegas o cobertizos) cuando no haya disponibilidad en las áreas del Terminal, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenarlos en sitios diferentes. En este caso la Sociedad Portuaria será exonerada de toda responsabilidad.

30.17 Abstenerse de autorizar operaciones que no correspondan a las modalidades indicadas en la documentación de la mercancía.

30.18 Ordenar la inspección de los equipos y aparejos que operan dentro de las instalaciones portuarias, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos y aparejos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones para una correcta y segura operación, no podrán operar en las instalaciones portuarias.

30.19 No autorizar el ingreso de usuarios y/o vehículos en condiciones que puedan representar un peligro o riesgo para las personas, cargas, instalaciones y naves en el Terminal.

30.20 Intervenir en aquellas operaciones con bajo rendimiento con el fin de garantizar el normal desarrollo de las operaciones del Terminal.

30.21 No permitir el ingreso a sus instalaciones de personal técnico, operadores de equipo que no puedan demostrar su idoneidad, experiencia y habilidad.

30.22 Permitir el ingreso y la permanencia de equipos portuarios sólo cuando la demanda interna de servicios y la capacidad del Terminal así lo justifiquen.

30.23. Exigir para el recibo de los cargamentos que lo requieran, la presentación por parte del propietario de la carga o su representante, del certificado fitosanitario o zoonosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.

30.24. Permitir operaciones de vaciado de contenedores cuando el contrato de transporte lo especifique. En casos especiales, previa presentación del documento aduanero tramitado se podrán vaciar también contenedores cuyo contrato de transporte no lo especifique, siempre y cuando el consignatario o su representante obtenga la autorización del naviero, para lo cual, el autorizado se debe comprometer por escrito a asumir los riesgos por posibles faltantes o averías, a sumir los costos adicionales, los derechos portuarios, el transporte y la entrega del contenedor vacío en el sitio que indique el naviero.

30.25. Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones descritas en el artículo 21.4 de éste reglamento.

30.26. Presentar a la Superintendencia Puertos y Transporte y a la Capitanía del Puerto las protestas a hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o Incumplan normas reglamentarias.

30.27. Autorizar las operaciones pertinentes cuando una autoridad competente así lo determine, de acuerdo con las normas y reglamentos de cada entidad.

CAPÍTULO SEXTO NORMAS DE SEGURIDAD GENERAL

Artículo 31. Normas de seguridad de la Sociedad Portuaria.

De acuerdo con las leyes nacionales, la Sociedad Portuaria, cuenta con los siguientes manuales que hacen parte del presente Reglamento y a los cuales se obligan todos los usuarios del Terminal:

1. Manual de Seguridad Industrial y respuesta a emergencias
2. Programa de Salud Ocupacional.
3. Plan de Protección de Instalación Portuaria, (Código PBIP).
5. Plan de Manejo Ambiental para la Operación
6. Manual de Operaciones de TCBUEEN

Artículo 32. Normas de acceso y circulación de equipos.

32.1 El ingreso de equipo de trabajo a las instalaciones del Terminal se sujeta a lo previsto en este Reglamento.

32.2 Todos los equipos que operen en las instalaciones deben estar identificados o rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y el código asignado por la Sociedad Portuaria.

32.3 El equipo deberá ser inspeccionado por lo menos una vez al año por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.

32.4 Los equipos que, como resultado de una inspección, no reúnan las condiciones óptimas de operación, no podrán operar y deberán ser retirados del Terminal.

Artículo 33. Normas de acceso y circulación de vehículos.

33.1 Para ingresar al Terminal, todo vehículo debe obtener autorización de la Sociedad Portuaria y deberá estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria podrá efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado.

Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no podrán ingresar al Terminal.

33.2 Los conductores de vehículos terrestres que ingresen al Terminal deben cumplir con lo dispuesto en el Manual de Operaciones y el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de TCBUEEN para el ingreso y circulación de vehículos. La Empresa de Transporte será responsable por los accidentes y daños ocasionados por el vehículo mientras este se encuentre dentro de las instalaciones de TCBUEEN.

Los vehículos utilizados para el transporte de carga peligrosa deberán cumplir con las disposiciones del Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.

33.3 Durante su estadía en el Terminal, el conductor deberá permanecer en la cabina de su vehículo. Cuando por razones operativas el conductor necesite bajar de la cabina, deberá usar los implementos de seguridad personales, tales como ropa de trabajo, casco, chaleco reflectivo, botas, y cualquier otro elemento indicado por la Sociedad Portuaria.

Al conductor no le está permitido deambular por el Terminal, ni dejar abandonado su camión o vehículo sobre la vía; tampoco dormir en la cabina o debajo del vehículo, ni

colgar hamacas o chinchorros. El Terminal debe ser utilizado únicamente para fines operativos.

33.4 Ningún vehículo, cargado o vacío, cuyo servicio haya sido atendido, podrá permanecer en el Terminal. En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por causa mayor, la Sociedad Portuaria le asignará un sitio provisional para su estacionamiento.

33.5 No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones de cargue, descargue.

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

Los vehículos particulares que sean autorizados, deberán circular sólo hasta los sitios de estacionamiento señalados en el Terminal; no les está permitido permanecer en las zonas de almacenamiento, ni en los aproches, tampoco deambular por las vías o ingresar en áreas no autorizadas.

Artículo 34. Normas de acceso y circulación de personas.

34.1 El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan al Terminal estará regulado por las normas de este Reglamento, el Manual de Operaciones y el Plan de Protección de Instalación Portuaria y demás instrucciones que al respecto imparta la Sociedad Portuaria.

34.2 Toda persona que ingrese al Terminal debe pertenecer a una empresa registrada ante la Sociedad Portuaria. La empresa deberá registrar al trabajador conforme a los requisitos establecidos por la Sociedad Portuaria y solicitar su ingreso para cada actividad o gestión específica a realizar.

Igualmente, la empresa deberá presentar mensualmente a la Sociedad Portuaria los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano por conceptos de Administradora de Riesgos Profesionales (ARP), Empresa Promotora de Salud (EPS) y Administradora de Fondo de Pensiones (AFP). Del mismo modo los comprobantes por el pago de salarios y demás retribuciones al trabajador.

El trabajador o persona inscrita deberá portar, en forma visible, el carné de identificación suministrado por la Sociedad Portuaria, durante todo el tiempo que permanezca en el Terminal. El carné es de uso personal e intransferible.

Para la expedición del carné el representante legal de la empresa, deberá solicitarlo conforme a las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria a través de su oficina de Control de Acceso. La empresa se responsabiliza por el uso del carné de identificación; su mal uso conlleva a la cancelación definitiva del ingreso del trabajador al Terminal, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiera lugar.

La persona que permanezca en las instalaciones sin portar el carné de identificación será sancionada con suspensión temporal de ingreso al Terminal por el tiempo que determine la Sociedad Portuaria, en Comité de Protección, al que asistirá el infractor en compañía del Gerente de la empresa a la que pertenece.

Por razones de seguridad la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de permitir o no el ingreso de cualquier personal al Terminal

34.3 El ingreso de nuevo personal o en reemplazo deberá ser justificado por la empresa solicitante. Para tal efecto, deberá presentar solicitud escrita con lo siguiente:

- Justificación operativa del cambio
- Copia de la liquidación o paz y salvo por el pago de salarios, seguridad social y prestaciones sociales del personal reemplazado, indicando la causal del retiro.
- Evaluación de las competencias laborales y estudio de seguridad del nuevo personal; justificación del proceso de estudio y selección de los nuevos trabajadores.
- Certificado de idoneidad y capacitación del nuevo personal contratado.

34.4 Las tripulaciones de las naves que arriben al Terminal se identificarán mediante la presentación del permiso de desembarco expedido por el DAS y la presentación de un documento de identificación.

34.5 Los visitantes podrán ingresar mediante solicitud escrita de la empresa arrendataria cumpliendo con los requisitos que la Sociedad Portuaria establezca.

Le será entregado un carné de visitante que deberá portar visiblemente durante todo el tiempo de permanencia en las instalaciones del Terminal.

34.6 No se permite el ingreso de ningún tipo de armas al Terminal, exceptuándose las de uso de autoridades militares en servicio activo siempre y cuando estén en ejercicio de sus funciones.

También están facultados para el porte de armas, los vigilantes que se encuentran en el acceso principal del Terminal, los cuales cumplen con las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

34.7 La empresa que desvincule un trabajador registrado en el Terminal deberá reportarlo inmediatamente y devolver el carné a la Sociedad Portuaria.

34.8 Los trabajadores que ocupen áreas operativas del Terminal, deberán vestir con uniforme, chaleco reflectivo, casco, botas y demás implementos de seguridad.

Los trabajadores de servicios marítimos, tales como wincheros, portaloneros, estibadores, etc. deben usar casco con barbuquejo, evitando así que el casco caiga accidentalmente durante la operación. El uniforme podrá confeccionarse con franjas reflectivas que reemplacen el chaleco, en todo caso deberá estar marcado con el nombre y logotipo de la empresa correspondiente y brindar protección y buena presentación al trabajador.

Sin el cumplimiento de estos requisitos no se permitirá el ingreso de los trabajadores al Terminal.

34.9 El ingreso de personas al Terminal se permitirá con base a la justificación de las actividades a desarrollar. No se permitirá el ingreso de personas cuyas labores sean ajenas a la actividad del Terminal.

34.10 La permanencia en el Terminal marítimo deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el tiempo del horario autorizado para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás usuarios, serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

34.11 En caso de jornadas largas ningún trabajador deberá permanecer en las instalaciones más de la jornada máxima legal. Cuando la actividad a desarrollar termine en un tiempo menor, el trabajador deberá salir del Terminal.

34.12 Toda actividad a desarrollar en el Terminal deberá ser informada antes de su ejecución a la oficina de Control de Acceso de la Sociedad Portuaria.

El personal de una empresa que haya ingresado para la prestación de un servicio, y estando dentro del Terminal fuese contratado para una nueva actividad, deberá informar a la oficina de Control de Acceso mediante documento (orden de trabajo) donde se demuestre la clase de servicio contratado, la empresa contratante y el prestador del servicio. La Sociedad Portuaria podrá exigir al inicio o durante la ejecución de cualquier actividad, la presentación de la orden correspondiente que dio origen al ingreso del personal o prolongó su permanencia en las instalaciones.

34.13 No está permitido el pago, en efectivo, de ningún servicio en áreas operativas del Terminal, ni la entrega de propinas ni gratificaciones. La medida aplica para todas las operaciones en el Terminal incluyendo las actividades en bodegas y plataforma de aforos.

34.14 El usuario deberá permanecer en el sitio de labores para las cuales se le permitió el ingreso a las instalaciones. Una vez completado su horario deberá salir del Terminal. Por razones de Seguridad, no se permite el acceso a áreas diferentes de la autorizada; el usuario que incumpla esta norma será responsable por la sanción que determine la Sociedad Portuaria, en Comité de Seguridad, al que asistirá en compañía del Gerente de la empresa a la que pertenece.

Artículo 35. Normas de seguridad industrial para naves.

35.1 Las naves que ingresen al Terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los Reglamentos internacionales y los que exija la autoridad marítima DIMAR.

35.2 Las naves que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación alguna sin previa autorización de la Sociedad Portuaria. Cuando la reparación implique que la nave se quede sin máquinas propulsoras, deberá

solicitarse la autorización de la Capitanía de Puerto. La nave que se encuentre atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de excederse la Sociedad Portuaria podrá ordenar su fondeo por cuenta y riesgo del armador o representante de la embarcación.

35.3 El desguace de naves dentro de las zonas portuarias y el control del mismo, requiere permiso expreso escrito de la autoridad marítima.

35.4 Quien solicita el desguace, debe garantizar ante la autoridad marítima la indemnización por los accidentes que se puedan presentar y que afecten los puertos, canales navegables, dársenas, fondeaderos y demás vías de acceso o contaminación.

35.5 En caso de hundimiento o encallamiento de una nave en la zona portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deberán ser iniciados de inmediato por el Armador, su representante o Agente Marítimo, bajo su cuenta y riesgo, sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender la Sociedad Portuaria.

35.6 Ninguna nave, mientras se encuentre atracada operando, podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.

35.7 A las naves con carga explosiva o radioactiva a bordo, que no vaya a ser descargada en el Terminal, se les permitirá atracar solamente cuando estas 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 industrial y el Operador Portuario, previo al inicio de la operación, determinarán los patrones a seguir durante la permanencia de la nave en Puerto.

35.8 Las naves que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, pintar, preparar, superficie, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la Bahía de Buenaventura, 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 Armador.

35.9 Cuando una nave requiera aprovisionarse de combustible o lubricante, deberá comunicarlo por escrito a la Dirección de Operaciones, previa autorización de DIMAR y debe garantizar el nombramiento del perito supervisor correspondiente, quien deberá estar presente durante todo el tiempo que dure la operación. En caso de que el suministro sea por medios terrestres se puede obligar a que solo se autorice antes del inicio de la operación de manipulación de carga o después de finalizada esta. Quien suministre combustible debe ser un Operador Portuario debidamente registrado ante Sociedad Portuaria.

35.10 Por regla general las mercancías peligrosas deben ser embarcadas al término de las operaciones de la nave 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 recomendaciones del código IMDG de la O.M.I y los Reglamentos establecidos por la Sociedad Portuaria. Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no podrán ser cargadas o descargadas en el Terminal.

35.11 En caso de emergencia o para garantizar la seguridad en el Terminal, sus instalaciones y las naves atracadas, la Sociedad Portuaria, previo visto bueno de la Superintendencia de Puertos y Transporte, podrá ordenar la destrucción de las mercancías que trata el Artículo anterior cuando éstas se encuentren bajo su competencia.

35.12 En los casos en que el cargamento sea catalogado por Seguridad Industrial 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.

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

- Clase 1 (Explosivos): Todas las mercancías de esta clase.

- Clase 2 (Gases): Solo los 2.3 ó sea los gases tóxicos.
- Clase 4 (Sólidos inflamables): Solo los que tengan riesgos secundarios de explosivos.
- Clase 5 (Comburentes y peróxidos orgánicos): Solo los peróxidos que tengan riesgo secundario de explosivos o vengán refrigerados.
- Clase 7 (Radiactivos): Todos los productos de esta clase.

35.14 La seguridad de las naves mientras permanezcan en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán. Cuando se encuentre atracada deberá adicionalmente cumplir con las normas de seguridad que imparta la Sociedad Portuaria.

35.15 Las naves que se descarguen en el Terminal tomarán el lastre suficiente para la salida a satisfacción del Piloto.

35.16 Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en el Terminal.

35.17 El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y demás decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes y usuarios ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes a través del Terminal.

35.18 Se advierte a todos los usuarios del Terminal que la importación, el transporte y el uso de sustancias relacionadas para la producción y el procesamiento de drogas estupefacientes o que produzcan dependencia síquica o física, tales como: Acetato de Butilo, Acetato de Isopropilo, Acetona, Acido clorhídrico, Ácido Sulfúrico, Amoníaco, Anhídrido Acético, 2 Propanol, Petrolíol, Ipa Dimetil Carbinol, Permanganato de potasio, Carbonato de sodio, Cloroformo, Diacetona Alcohol, Éter Etilico, Éter dietílico, Metil Etil Cetona, Metil Isobutil Cetona, MIBK, Tolueno, Disolvente Alifático No.1, disolvente Alifático No.2, Thiner, Acetato de Etilo, Metanol o Alcohol, Hexano, Alcohol Butílico, Butil Alcohol, están especialmente controlada y reglamentada por el Gobierno

Colombiano a través del Consejo Nacional de Estupefacientes, organismo ante el cual es necesario efectuar una inscripción y pedir previamente los permisos pertinentes, tal como lo regula actualmente la ley 30 de 1986 , la Resolución No. 009 de 1987 de este consejo y el decreto 1146 de 1991.

35.19 Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves que arriben o se encuentren en el área del Terminal no deberán consumir alcohol ni sustancias intoxicantes 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 la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Sociedad Portuaria para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

Protección Ambiental

35.20 Todas las naves que arriben al Terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en el convenio internacional para la prevención de la contaminación del mar por parte de los barcos (MARPOL 73/78).

35.21 Previa solicitud del agente marítimo y previo visto bueno de la Sociedad Portuaria, los operadores portuarios autorizados podrán prestar el servicio de recepción de residuos de sentina del cuarto de máquinas en cantidades limitadas. La consiguiente interrupción de las operaciones de cargue o descargue será por cuenta del buque al igual que el servicio prestado.

35.22 Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por el Convenio para la prevención de la Contaminación del mar (MARPOL/73/78).

Artículo 36. Normas de Seguridad para cargas peligrosas.

Embalajes, envases, marcas, rótulos, etiquetas, nombre técnico y número de Naciones Unidas.

Las sustancias peligrosas que ingresen al Terminal deben estar correctamente embaladas, marcadas y etiquetadas de conformidad con el Código IMDG. Todas las

sustancias peligrosas deben traer la denominación técnica correcta, número de Naciones Unidas y la clase a que pertenecen.

Por nombre técnico correcto se entiende el nombre químico del contenido. No es aceptable el nombre comercial.

Almacenamiento y segregación.

La Sociedad Portuaria determinará los lugares de almacenamiento de las mercancías peligrosas y hará cumplir los procedimientos conforme a las tablas de segregación que ordene el Manual de Procedimientos de la Sociedad Portuaria.

Suministro de combustible.

No se permitirá el suministro de combustible a naves durante el cargue y descargue de sustancias inflamables.

Equipos y elementos.

La Sociedad Portuaria exigirá durante el manipuleo, cargue, descargue y almacenamiento de cargas peligrosas el uso de los equipos y elementos de protección personal adecuados y determinados en el Manual de Procedimientos y Salud Ocupacional de la Sociedad Portuaria. Por lo tanto los operadores portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores de estos elementos cuando sea el caso.

Los contenedores con carga peligrosa sólo deberán ser manipulados con spreader.

Atención de emergencias.

Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas el Operador Portuario deberá disponer de:

- Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.
- El equipo protector adecuado para el personal que aplique al procedimiento de emergencia correspondiente.
- Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

La Sociedad Portuaria queda facultada para ordenar la evacuación de sus áreas, ordenar el fondeo de las naves, o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgo para el Terminal o para sí mismos.

Tanto usuarios, agentes marítimos, operadores portuarios, acatarán en caso de emergencia todas las disposiciones que se tengan previstas en el Manual de Seguridad Industrial y respuesta a emergencias

**Artículo 37. Responsabilidad por infracciones a este Reglamento.
Comité de Mejoramiento Continuo**

Las personas o trabajadores de empresas registradas ante la Sociedad Portuaria, así como cualquier usuario del Terminal serán responsables por las infracciones al presente Reglamento y están obligados a atender las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria en cumplimiento de su función como ente administrador del Terminal en los términos del Reglamento y la ley.

La Sociedad Portuaria llevará a cabo Comités de Mejoramiento Continuo, en los cuales se atenderán las infracciones presentadas.

El Comité de Mejoramiento Continuo estará conformado por las siguientes personas o sus delegados:

- Director de Operaciones de la Sociedad Portuaria.
- Coordinador o Jefe del área donde se cometió la infracción.
- Coordinador de Protección.
- Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

En calidad de asistentes convocados estarán:

- La persona que cometió la infracción, y
- El Gerente de la empresa a la cual está vinculado el infractor.

Durante el comité se analizarán los detalles del caso, se escucharán los descargos a que haya lugar y se tomarán las medidas, los correctivos y/o las sanciones pertinentes, las cuales podrán consistir, según la gravedad del incumplimiento, en la prohibición temporal o definitiva de ingreso al Terminal para la persona infractora.

CAPÍTULO SEPTIMO OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 38. Criterios generales de Productividad.

Mediante Resolución motivada, la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A., determinará sus Indicadores de rendimiento, de acuerdo con el comportamiento que se registre año tras año en la actividad portuaria, que le permita establecer los parámetros de eficiencia y productividad que TCBUEEN necesita para atender su competitividad. Para ello se consideran:

- a) Tipo de carga
- b) Equipos para transferencia de la carga
- c) Tipo de Operación
- d) Período de evaluación.

Artículo 39. Facturación.

La Sociedad Portuaria a través de su Manual de Procedimientos define las tarifas y los pasos correspondientes para la facturación de los conceptos y servicios que presta, así como la documentación requerida. La Superintendencia de Puertos y Transporte verificará que estos procedimientos cumplan con los principios de celeridad y eficiencia requeridos.

En Anexo 4- Tarifas, presenta las tarifas de usos de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A.

Artículo 40. Protección al medio ambiente marino.

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A., al igual que todas las personas involucradas en la actividad portuaria, están sometidas a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por la Autoridades Marítima y Portuaria Nacionales.

Artículo 41. Sanidad Portuaria.

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A., cumple y exige el estricto cumplimiento de las Normas Nacionales y Convenios Internacionales sobre Sanidad Portuaria, estableciendo programas de saneamiento, los cuales

estarán orientados a evitar que sus áreas portuarias se constituyan en riesgos de infección o intoxicación para personas y animales, de contaminación o polución, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional, así como aquellas normas que las modifiquen o adicionen.

Estas medidas están implementadas en el Programa de salud ocupacional de la Sociedad Portuaria.

HISTORIAL DE CAMBIO:

Revisión	Descripción del Cambio	Revisado por:	Fecha
01	Primera revisión por parte de TCBUEN		Agosto 2010
02	Actualización	Norella Zota	22/08/2011

INFORMACIÓN RESTRINGIDA

	ELABORÓ:	REVISÓ:	APROBÓ:
--	-----------------	----------------	----------------



**REGLAMENTO DE CONDICIONES
TÉCNICAS DE OPERACIÓN TCBUEN
S.A.**

**Código:
DIR-GPS-003**

**Versión:
001- 2011-08-22**

Página 80 de 80

Firma	Alvaro Zorro Vargas	Norella Zota Guilloth	José Jesús Ruiz
Cargo	Coordinador de Seguridad	Coordinador de SGI	Director de Protección
Fecha	12/08/2011	22/08/2011	16/08/2011

INFORMACIÓN RESTRINGIDA