

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A. APROBADO MEDIANTE RESOLUCIÓN N° 097 DE MARZO DE 2000 Y MODIFICADO POR LAS RESOLUCIONES 3716 DE JUNIO 2003 Y 159 DE FEBRERO DE 2007

## CAPITULO PRIMERO

**ARTÍCULO 1.** Condiciones Generales para la aplicación de este reglamento

**ARTICULO 2:** De la aplicación de este reglamento.

2.1. Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1ª. de 1991 y la Resolución N°. 0071 del 11 de febrero de 1997, emanada de la Superintendencia General de Puertos, la cual constituye 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 o servicios de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., en el Terminal Marítimo.

2.3. Por el sólo hecho de ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave o su tripulación, sus Agentes Marítimos, los Operadores Portuarios, los usuarios, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento, teniendo en cuenta que la Sociedad Portuaria se lo ha dado a conocer.

2.4. Ninguna persona podrá desembarcar o embarcar 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 en este reglamento, por la Sociedad Portuaria y las autoridades competentes.

2.5. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios del terminal del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por la Superintendencia General de Puertos, Dirección General Marítima- DIMAR, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN- o por las demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas, tales como las de Inmigración, Sanitarias, Policivas, Ambientales, etc.

2.6. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., permitirá el libre acceso a las instalaciones del Terminal Marítimo de Santa Marta, a funcionarios de la Superintendencia General de Puertos y presentará oportunamente los informes de rutina que la Autoridad Portuaria requiera y aquellos que solicite por razones de su actividad.

**ARTICULO 3:** Definiciones.

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

c. **Autoridad Portuaria:** las personas naturales o jurídicas que ejecuten o cumplan actividades portuarias, conforme a las funciones y competencia establecidas en la Ley.

d. **Autoridad Marítima:** La Dirección General Marítima, representada en Santa Marta por el Capitán de Puerto, que ejecuta las políticas adoptadas por la Autoridad Marítima Nacional en su jurisdicción.

e. **Puerto:** Es el Conjunto de elementos físicos que incluyen canales de acceso, instalaciones y 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. (Artículo 5º. Numeral 5.11 de la Ley 01 de 1991).

. **Terminal:** Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., y estipuladas en el contrato de concesión No. 006 de fecha junio 24 de 1993.

. **Agente de Aduana:** Persona Natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera en operaciones y procedimientos relativos a importación, exportación, tránsito y almacenamiento de mercancías, en nombre y por mandato de terceros.

. **Agente Marítimo:** Es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave (Artículo 1489 Código de Comercio).

. **Armador:** La persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan (Artículo 1473 Código de Comercio).

. **Operador Portuario:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la actividad portuaria tales como, cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre, porteo de carga, dragado, vaciado y llenado de contenedores, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodegas, reparaciones menores, tarja, trincado, alquiler de equipo y toda otra actividad que se realice en un Terminal, (Artículo 5º. Numeral 5.9 de la Ley 01 de 1991 y Artículo 1º. Del Decreto 2091 de 1992).

. **Naves de línea regular:** Las que prestan un servicio público en tráfico regular, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

. **Naves de línea ocasional:** Las embarcaciones que no cumplan los requisitos anteriores serán consideradas como embarcaciones ocasionales.

. **Usuarios:** Son los Armadores, los dueños de la carga, los Operadores Portuarios y en general toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios del Terminal.

. **Dirección de Impuesto 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 tienen las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios (Decreto 2117 de 1992)

. **Organización Marítima Internacional (OMI):** Organismo consultivo de las Naciones Unidas, de cobertura mundial y que agrupa a todos los países conforme a convenios internacionales, que regulen o establezcan actividades relacionadas con la mar.

. **Corporación administrativa Regional del Medio Ambiente “CORPAMAG”:** Es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local, que establece planes y programas de educación ambiental para el desarrollo de la preservación ecológica.

. **Obligación Aduanera en la Importación:** La obligación aduanera 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.

. **Responsables de la obligación aduanera:** De conformidad con las normas correspondientes, serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario o el tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, depositario, intermediario y el declarante. Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la Unidad Representativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

. **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, la aprehensión y decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ella, e independientemente de quien sea su propietario o tenedor.

**ARTICULO 4:** Estructura, Instalaciones y Vías de Acceso.

4.1. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., mediante contrato de concesión N° 006 del 24 de junio de 1993, suscrito con la Superintendencia General de Puertos, adquirió el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, descritos en la Cláusula Segunda del contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Décima Primera del citado contrato, a favor de la Nación y del Municipio de SANTA MARTA donde opera el puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga. Se otorga el derecho a utilizar temporalmente los muelles, patios, vías, bodegas y demás bienes y facilidades relacionados en las Cláusulas Tercera y Quinta del mencionado contrato y detallados a continuación, ubicados en el Municipio de Santa Marta, Departamento del Magdalena:

a. **Muelles:** El puerto posee siete atracaderos distribuidos de la siguiente manera:

| MUELLE   | LONGITUD<br>(METROS) | CALADO<br>(PIES) |
|----------|----------------------|------------------|
| Muelle 1 | 100                  | 15'              |
| Muelle 2 | 180                  | 38'              |
| Muelle 3 | 141                  | 36'              |
| Muelle 4 | 232                  | 45'              |
| Muelle 5 | 94                   | 20'              |
| Muelle 6 | 154                  | 60'              |
| Muelle 7 | 154                  | 50'              |

b. **Instalaciones para almacenamiento:**

Cuenta con tres bodegas con un área total de 17.650 metros cuadrados.

| BODEGAS |                                |
|---------|--------------------------------|
| No.     | AREA<br>(METROS <sup>2</sup> ) |
| 1       | 7.610                          |
| 2       | 7.355                          |
| 3       | 3.496                          |

| PATIOS    |                                |
|-----------|--------------------------------|
| No.       | AREA<br>(METROS <sup>2</sup> ) |
| 1         | 8.444                          |
| 2         | 8.487                          |
| 3         | 5.757                          |
| 4         | 2.391                          |
| 5         | 23.661                         |
| Vehículos | 4.482.                         |
| Nuevo     | 2.727.                         |
| Centro    | 4.739                          |
| Ancón     | 11.282                         |

| COBERTIZOS       |  |
|------------------|--|
| No.              | AREA<br>(METROS <sup>2</sup> )         |
| 1A               | 759                                    |
| SILOS            |  |
| No.              | CAPACIDAD                              |
| Batería de Silos | 17.500 Toneladas para graneles sólidos |
|                  |  |
|                  |  |

**a. Edificaciones:**

| NOMBRE   | AREA<br>(M ETROS <sup>2</sup> ) |
|--|---------------------------------|
| Edificio de la playa (Terminal de Cruceros)  | 1.052                           |
| Cobertizos de Operadores Portuarios<br>Zona Cambuches No 1-912 m2<br>Zona Cambuches No 2-1.623 m2<br>Zona Cambuches No 3-1209 m2 | 3.704                           |
| Patio Talleres   | 1.086                           |
| Edificio Operaciones (David Vidal de la Cruz)  | 1.763                           |

4.2. El Terminal ocupa el extremo Nor-occidental de la ciudad desarrollándose a lo perfil interior de la península que cierra la bahía rematando en la denominada Punta de Betín. El puerto cuenta con acceso terrestre por carretera y ferrocarril, con puerto aéreo localizado a 15 minutos de la ciudad.

**ARTICULO 5:** Area de Maniobra.

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

**ARTICULO 6:** Ayuda de 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 Regional de Santa Marta S.A., previa aprobación de DIMAR, instalará y mantendrá los sistemas de señalización del canal de acceso cada vez que se requiera, indicando las coordenadas exactas donde serán instaladas, sus características técnicas y sistemas de mantenimiento.

**ARTICULO 7:** Mantenimiento de la profundidad en el puerto.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. tiene la obligación de mantener la profundidad en su canal de acceso, área de maniobra y sitios de amarre o atraque e igualmente debe informar a la Superintendencia General de Puertos, (Artículo 6º. De la Resolución N°. 0071 de 1997), a la Dirección General Marítima y a los usuarios del Terminal, el calado operacional en esa área y las variaciones que ocurran por los cambios en la profundidad a través de los medios de comunicación de amplia circulación y sintonía a nivel local.

El calado operacional debe tener un margen mínimo de seguridad de 0.3 metros (pie) respecto a la profundidad real existente en el área.

**ARTICULO 8:** Organización y Administración del Terminal Marítimo.

8.1. Para el funcionamiento y operación del Terminal, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., posee un esquema organizacional que le permite la prestación de un servicio eficiente.

8.2. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. tiene como funciones principales:

- a. Administrar y mantener la infraestructura portuaria.
- b. Definir políticas operativas y de almacenamiento.
- c. Planear las actividades portuarias en el Terminal.
- d. Administrar la línea de atraque del Terminal.

- e. Regular, coordinar y supervisar los servicios a las entidades que los suministren o los soliciten.
- f. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada, previa aprobación de la Superintendencia General de Puertos.
- g. Mercadear y comercializar el Terminal Marítimo.

8.3. La Sociedad Portuaria prestará directamente los servicios portuarios en los términos establecidos en el contrato y conforme a las normas aplicables sobre la materia.

**ARTICULO 9:** Aspectos Generales de Coordinación.

9.1. Las relaciones entre la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. y los usuarios estarán a cargo del Gerente de la Sociedad o de quien él delegue.

9.2. En las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. deberá estar siempre presente un representante de los usuarios, con la suficiente autoridad y poder de decisión para resolver las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones en que estén involucrados.

## **CAPITULO SEGUNDO PRESTACION DE LOS SERVICIOS**

**ARTICULO 10:** Servicios a través de Operadores Portuarios.

10.1. Todos los Operadores Portuarios que deseen operar en el Terminal Marítimo de Santa Marta, deben cumplir los siguientes requisitos ante la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.:

- a. Deben diligenciar el formato de solicitud de registro establecido por la Sociedad Portuaria anexando los siguientes documentos:
  - Resolución de Registro como operador portuario expedida por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y Transporte según sea el caso. .
  - Certificado original de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio de su domicilio principal y de su oficina en Santa Marta si la tuviere con fecha no mayor a tres (3) meses.
  - Hoja de vida y fotocopia de la cédula de ciudadanía o su equivalente del gerente y/o representante legal de la empresa y de la persona que se encargará directamente de las actividades en el Terminal.
  - Relación del personal a su cargo que hará operaciones portuarias, indicando: Nombre completo, número de cédula de ciudadanía, fecha de ingreso, promedio de ingresos mensuales, administradora de riesgos profesionales, EPS, y administradora de fondo de pensiones.
  - Copia de afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al Sistema de Seguridad Social.
  - En caso de usar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista o indicación del nombre empresa contratista que se utilizará en cuyo caso deberá indicarse a qué título se contratarán los servicios, el certificado de existencia y representación legal de esta empresa.
  - Relación de los equipos que utilizará en sus operaciones con sus correspondientes tarjetas de propiedad y certificados de inspección vigentes emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.
  - Certificación de actividades portuarias de los terminales marítimos donde ha prestado servicios.
  - Carta de presentación sobre la idoneidad para la prestación de los servicios que ofrecerá en el Terminal.
  - Manual de procedimientos para la prestación de servicios que ofrece en el Terminal.
  - Programa de salud ocupacional.
  - Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extras, si se requiere.

- Carta de presentación dirigida a Sociedad Portuaria, indicando los clientes que solicitan el servicio del operador, la fecha e inicio, duración de la contratación y volumen proyectado de carga u operaciones portuarias a realizar para los siguientes seis meses.
- Tratándose de empresas dedicadas al servicio de remolcadores, certificados de navegabilidad y seguridad, matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondiente.
- En el caso de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicaje, licencias vigente de los pilotos que prestarán el servicio.
- Licencia ambiental (para empresas que realicen actividades que así lo requieran)
- Registro del ICA (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- Certificado de la Secretaría Distrital de Salud (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- Cualquier otra certificación o permiso que corresponda a actividades especializadas que requieran de la autorización de un ente u organismo estatal.

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

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

c) Una vez registrada, la empresa deberá constituir las siguientes pólizas de seguros como requisito para iniciar operaciones:

Póliza de seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación - Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte o INCO, en desarrollo de la actividad portuaria. El valor y demás condiciones de las pólizas serán los indicados por la Sociedad Portuaria en carta de autorización dirigida al solicitante, de acuerdo con la clasificación de riesgos correspondientes a las actividades que se propone desarrollar el operador. Cualquier cambio posterior a estas condiciones dará lugar a la modificación del valor asegurado de las pólizas.

d) Una vez presentadas las pólizas, Sociedad Portuaria creará el registro de la nueva empresa en su sistema informático. Seguido a esto, el Operador Portuario autorizado tramitará el registro individual del personal que ingresará al Terminal, de acuerdo con las instrucciones que para tal efecto establezca la oficina de Control de Acceso del Terminal.

## 10.2. Obligaciones de los Operadores Portuarios

Obligaciones generales de operadores portuarios.

- Mantener vigente su resolución de Operador Portuario de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
- Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria de acuerdo con las reuniones del Comité de Operaciones. .
- 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 carnés 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 del Terminal.

- Mantener una estadística de las operaciones que realiza en el Terminal y suministrar a la Sociedad Portuaria, cuando esta lo requiera, la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
- Cumplir las demás obligaciones contempladas a lo largo del presente Reglamento y en conformidad con las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria.

Obligaciones respecto del personal contratado para operaciones.

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

Obligaciones en materia de seguridad social y salud ocupacional.

- Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones del Terminal todas las normas y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria en sus Procedimientos de Seguridad, en el Programa de Salud Ocupacional y en cualquier otro medio por el cual se entreguen instrucciones al respecto.
- Mantener su propio Procedimiento 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, tales como casco, botas industriales, guantes, chalecos reflectivos, así como también de su respectivo uniforme con la identificación de su empresa. 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 en el Procedimiento de Seguridad de la Sociedad Portuaria.
- Responder por las obligaciones que no cubra el sistema integral de seguridad social, en los términos señalados por la ley.
- 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 si así lo amerita su actividad como operador, 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.
- Cumplir con lo establecido en los Procedimientos de Seguridad de la Sociedad Portuaria en cuanto a la prevención de accidentes, y si llegara a ocurrir un siniestro proceder de acuerdo al estándar de reporte e investigación de accidentes.
- 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. El supervisor u otro representante del Operador Portuario en conjunto con representantes de la Sociedad Portuaria tomarán de inmediato las acciones pertinentes. Igual procedimiento se realizará en caso de robo, saqueo, contaminación o cualquier otra anomalía.

#### Obligaciones respecto a equipos y herramientas de trabajo.

- Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado 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.
- Establecer 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. Cualquier equipo rentado por el operador también deberá estar certificado bajo las mismas condiciones, incluyendo los camiones para porteo interno que se consideren equipo portuario. 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 imparta la Sociedad Portuaria.
- Cumplir estrictamente los estándares para los trabajos en caliente y en altura.
- Abstenerse de efectuar reparaciones mayores de equipos dentro de las instalaciones. Para efectos de determinar la clase de reparación que podrá realizarse, el Operador Portuario informará por escrito a la Dirección de Operaciones y a la Dirección de Seguridad de la Sociedad Portuaria todos los detalles del trabajo a realizar y esperará hasta que este le sea aprobado.
- En el evento de requerir conductores para sus operaciones, estos deberán contar con licencia de conducción en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor asignado.



- Respetar la velocidad máxima permitida para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro del Terminal, de acuerdo con lo establecido en los Procedimientos de Seguridad 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.

Obligaciones respecto a facturación y pagos a la Sociedad Portuaria.

- Pagar a la Sociedad Portuaria las facturas generadas por los servicios prestados en las instalaciones del Terminal. La entrega y pago de las facturas correspondientes se hará conforme a las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria.
- Mantenerse al día con los pagos por todo concepto que adeude a la Sociedad Portuaria.

Obligaciones sobre el uso de instalaciones y de servicios públicos

- Ubicarse en el sitio asignado por la Sociedad Portuaria. Sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica, previa programación de la Dirección de Operaciones. Una vez finalice la operación deberá retornar sus equipos al área de estacionamiento asignada o fuera del Terminal.
- Ajustar al horario definido por la Dirección de Operaciones para el ingreso de los equipos autorizados para operar en el Terminal.
- Retirar los equipos a solicitud de la Dirección de Operaciones, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación del Terminal o no reúnan los requisitos contemplados en este Reglamento. Los equipos del operador que permanezcan en el Terminal serán únicamente los autorizados por la Dirección de Operaciones de acuerdo con la capacidad del área operativa del Terminal y el volumen de carga existente para la operación. Las instalaciones no se utilizarán como sitio de estacionamiento de equipos que no presten servicios en el Terminal.
- Recoger las basuras que se produzcan en la operación que realiza. En caso contrario la Sociedad Portuaria facturará al operador el costo de este servicio.
- 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.

**ARTICULO 11:** Requisitos para la utilización de las instalaciones portuarias.

11.1. Cumplir con las normas y reglamentos establecidos por la Superintendencia General de Puertos y por la Sociedad Portuaria.

11.2. Anexar nombre y apellido de las personas y hora aproximada en que se realiza la operación y paz y salvo por el uso de las instalaciones.

11.3. Toda persona natural o jurídica que requiera utilizar las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., deberá presentar solicitud escrita. Solicitud del naviero o del usuario si es operador marítimo y la solicitud de usuario si es operador terrestre, en el caso del operador portuario deberá entregarla a la Sociedad Portuaria.

11.4. Toda nave extranjera que arribe al Terminal debe tener un Agente Marítimo acreditado previamente en el país, debidamente autorizado para operar en Santa Marta, e inscrito ante la Sociedad Portuaria y demás autoridades correspondientes.

11.5. En los casos en los cuales el cargue y descargue no sea por cuenta de la nave, el Agente Marítimo al hacer el anuncio de la embarcación deberá informar a la **Gerencia de Operaciones** de la sociedad el nombre de la persona jurídica o natural responsable del servicio o si no lo hace el Agente Marítimo, lo deberá hacer el usuario, quien a su vez

comunicará a la Sociedad Portuaria la operación a realizar cumpliendo lo establecido en el manual de procedimientos

11.6. Cuando se presenten cambios en la representación de un buque agenciado por parte del Agente Marítimo, la responsabilidad del Agente Marítimo inicial cesará ante la Sociedad Portuaria cuando se produzca su cambio con el cumplimiento de las siguientes formalidades:

- a. Presentación de la copia del desistimiento y aceptación de los Agentes Marítimos respectivos ante DIMAR-Capitanía de Puerto.
- a. Notificación conjunta a la Sociedad Portuaria de la actuación anterior, indicando la fecha y hora a partir de la cual se produce el cambio.

11.7. El nuevo Agente Marítimo será responsable ante la Sociedad Portuaria por el pago de todos los servicios prestados a la nave a partir de la notificación del cambio de Agente con el cumplimiento de las anteriores formalidades.

11.8. Todos los cargamentos que se movilen a través de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. 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 el correcto manipuleo y almacenaje teniendo en cuenta la rotulación correspondiente de acuerdo a las normas vigentes establecidos por la O.M.I. en caso de tratarse de carga peligrosa.

**ARTICULO 12:** Requisitos para la prestación de los servicios, itinerarios y avisos de llegada.

12.1. El día primero de cada mes, los Agentes Marítimos deben entregar a la **Gerencia de Operaciones** de la Sociedad Portuaria, en la forma que establezca la misma para el anuncio decadal de las embarcaciones, la relación de las embarcaciones que llegaron durante el mes calendario, actualizándolo los días 10 y 20 de cada mes, en caso de existir modificaciones.

12.2. Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo debe presentar a la **Subgerencia de Operaciones** de la Sociedad Portuaria, el anuncio de la llegada de embarcaciones, el cual contiene la siguiente información:

- . Nombre y bandera
- . El T.N.R. y el T.B.R.
- . Calado de arribo, eslora y manga.
- . Nombres del Armador o charreador y el Agente Marítimo.
- . El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- . El tonelaje de cargue a embarcar o desembarcar.
- . Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (código IMO).
- . El número de pasajeros a embarcar o desembarcar.
- . Nombre de los operadores portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de estiba y desestiba y de transferencia de la carga.
- . Cualquiera otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el Terminal.

12.3. Con un mínimo de doce (12) horas de anticipación al arribo de la embarcación, el Agente Marítimo deberá presentar a la **Gerencia de Operaciones** de la Sociedad Portuaria, la confirmación de arribo de la embarcación, en el formato que establezca la misma, confirmando la llegada de la embarcación.

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

**b. Importación, Tránsito Internacional y Transitoria:**

- Plano de estiba actualizado.
- Relación de carga por bodega para naves a operar cargamentos convencionales.

- Relación de contenedores llenos, vacíos y a desconsolidar en el terminal.
- Conocimientos de Embarque (copia fiel del original)
- Manifiesto de carga.
- Relación de cubrefaltas indicando la embarcación que las manifestó (sobordo) y no las embarcó, junto con sus conocimientos de embarques y manifiestos de carga (sobordos).
- Relación de mercancías peligrosas.

**k. Exportación:**

- Documentos de exportación o autorización de embarque expedido por la DIAN
- Relación de carga por puerto de destino.
- Relación de contenedores llenos y vacíos a embarcar.
- Relación de mercancías peligrosas.

**c. Cabotaje Entrando:**

- Conocimientos de embarques o guías de cabotaje.
- Sobordos o manifiestos de cabotajes.
- Relación de carga por bodega.
- Plano de estiba actualizado.
- Relación de mercancía peligrosa.
- Relación de carga por puerto de destino.
- Relación de contenedores.
- Relación de mercancía peligrosa.

**PARAGRAFO:** El Agente Marítimo deberá presentar la correspondiente copia del Acta de Visita de Capitanía del Puerto a la Gerencia de Operaciones Marítimas, oficina de documentación una vez efectuada a cada embarcación.

12.5. El usuario, importador o exportador, deberá solicitar a la Gerencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria, con mínimo de 24 horas de anticipación, reserva para realizar las operaciones de transferencia terrestre de su carga de importación o exportación, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Procedimientos.

12.6. 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 a los usuarios por los servicios solicitados, así como por el cobro de servicios a los operadores portuarios, en el caso de la transferencia terrestre.

12.7. Veinticuatro (24) horas antes de cualquier operación, el operador portuario deberá entregar a la Gerencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria, la información de la operación a realizar, así como también copia de la nominación por parte del Agente Marítimo o del usuario, de manera que estas solicitudes sean discutidas en el Comité de Operaciones y se proceda a programar la operación.

12.8. Cuando en una misma embarcación se transporten cargamento de dos o más Líneas Marítimas o Agencias Marítimas, la Sociedad Portuaria sólo aceptará que un Operador Portuario efectúe la operación de transferencia marítima de la embarcación, salvo condiciones especiales que podrán ser autorizadas por la Sociedad Portuaria.

**ARTICULO 13:** Comité de Operaciones.

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

13.2. El Comité estará conformado por el Director de Operaciones de la Sociedad Portuaria o el Jefe de Tráfico y Producción Portuaria de la Sociedad Portuaria o quien haga sus veces, un representante de los operadores portuarios respectivos y un representante de los navieros con autoridad y poder de decisión.

13.3. Todos los días de lunes a viernes a las 17:00 horas se reunirá el Comité de Programación. Los sábados, domingos y festivos se reunirá a las 09:00 horas.

13.4. Cada reunión del Comité cubrirá la programación de las siguientes 24 horas, pudiéndose ajustar cada ocho (8) horas sin perder los lineamientos establecidos por el Comité. La programación del sábado y domingo cubrirá los servicios hasta las 17:00 horas del lunes siguiente (y hasta las 09:00 horas del día festivo siguiente).

13.5. Los ajustes a que se refiere el numeral anterior son los posibles cambios de iniciación y terminación de las naves programadas que conlleva al cambio de horario de atraque y zarpe y ajuste al horario para los sectores de almacenamiento.

13.6. Las naves y servicios programados serán para aquellos cuyos Agentes Marítimos y Operadores Portuarios hayan cumplido los requisitos exigidos en el presente Reglamento.

13.7. Para cada nave se expedirá una orden de operación en la que se detalla **pormenorizadamente** las labores a realizar, entre otras: características de la nave, tipo y clase de carga a descargar y/o cargar, hora de iniciación, número de bodegas sencillas o dobles, entrepuentes, número de cuadrillas, personal y equipo a bordo y en tierra, sectores de almacenamiento programados, cálculo de rendimientos para cada bodega, hora de terminación.

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

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

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

13.11. La vigilancia a la carga durante la operación y traslado al sitio de almacenamiento es responsabilidad del Operador Portuario, permitiendo el ingreso a bordo solamente del personal bajo su control estrictamente necesario. Responderá ante el Agente Marítimo y la Sociedad Portuaria por las anomalías que se presenten y originen pérdida, daños, robo y saqueo de los cargamentos con destino al terminal o en tránsito para otros puertos y durante las fases de operación.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. se abstendrá de programar aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo de la Sociedad Portuaria Regional.

#### **ARTICULO 14:** Horario de Prestación de Servicios.

14.1. Los servicios terrestres para ingreso y salida de camiones cargados es desde las 06:00 a las 18:00 horas. El usuario que requiera servicios después de las 18:00 horas los solicitará por escrito antes de las 15 horas. No obstante, la empresa podrá modificar el horario de acuerdo a las necesidades operativas.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, operarán partiendo del principio de 24 horas, 365 días al año para la prestación de los servicios.

**PARAGRAFO:** Para efectos de la prestación de los servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria, la Gerencia General de la Sociedad Portuaria determinará los horarios adecuados, buscando la eficiencia u oportuna atención a los usuarios, los cuales se deben dar a conocer al público.

14.2. El día 1° de cada mes el Agente Marítimo deberá entregar a la Sociedad Portuaria, la relación de las embarcaciones que llegarán durante el mes calendario actualizándolo los días 10 y 20 de cada mes en caso de modificación.

**ARTICULO 15:** Servicio de Pilotaje.

15.1. El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la Zona Portuaria. Este servicio es prestado por Operadores Portuarios debidamente registrados en la Superintendencia General de Puertos con Pilotos Prácticos con licencia vigente expedida por la DIMAR.

15.2. Toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto, para ingresar, zarpar y realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la Zona Portuaria, debe cumplir con las normas establecidas por la DIMAR sobre el uso del Piloto Práctico.

15.3. La contratación del servicio de pilotaje será responsabilidad del Agente Marítimo. La coordinación y supervisión de los servicios de pilotaje en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal estará a cargo de la Dirección de Operaciones Marítimas de la Sociedad Portuaria.

15.4. La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Práctico a bordo como Asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Práctico.

15.5. 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 Gerencia de Operaciones de la Empresa, determinarán la hora de prestación del servicio.

15.6. El Operador Portuario que preste el servicio de pilotaje debe entregar a la Gerencia de Operaciones el informe del Piloto Práctico debidamente firmado por el Capitán de la nave, una vez termine cada operación.

15.7. La Sociedad Portuaria exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de pilotaje, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que puedan causar a las instalaciones o a terceros.

15.8. En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de pilotaje, no se presente a la hora acordada para la realización de éste, la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de nombrar otro Operador Portuario, debidamente registrado ante el Ministerio de Transporte, que preste el servicio, sin perjuicio de otras Acciones que se puedan derivar. Este último también debe estar registrado ante la autoridad competente.

**ARTICULO 16:** Sitio de Abordaje.

Para la prestación de los servicios de pilotaje, los Pilotos Prácticos abordarán y desembarcarán a/desde embarcaciones en la boya de mar.

**ARTICULO 17:** Uso del remolcador.

17.1. El servicio de uso de remolcador será contratado por el Agente Marítimo con Operadores Portuarios debidamente autorizados por la Ministerio de Transporte e inscritos ante la Sociedad Portuaria y con certificados vigentes expedidos por la Dirección General Marítima.

17.2. El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras dentro de la Zona Portuaria estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la DIMAR.

17.3. Para el uso de remolcadores, toda nave deberá cumplir las disposiciones de la resolución 417 del 2004 de la Dirección General Marítima DIMAR o las que la sustituyan o modifiquen.

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

17.4. 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.

17.5. La Sociedad Portuaria exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de remolcador, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que se puedan causar a las instalaciones o a terceros de acuerdo con el análisis de riesgo realizado por la Sociedad Portuaria,.

17.6. 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 éste, la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de nombrar a otro Operador Portuario, debidamente registrado ante el Ministerio de Transporte, que preste el servicio, sin perjuicio de otras Acciones que se puedan derivar.

#### **ARTICULO 18:** Reservas de la Sociedad Portuaria.

18.1. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. se reserva el derecho a:

a) No autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria y con la Superintendencia de Puertos y Transporte conforme a reportes de la misma, o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.

b) Suspender la autorización de prestación de servicios a los Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando la prestación de los servicios por parte de los Operadores Portuarios conlleven peligro a la carga, medio ambiente, personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia General de Puertos lo solicite.

c) Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos adecuados y seguros para cada caso, hasta cuando se corrijan las anomalías que causaron la suspensión.

d) Calificar la actuación de los Operadores Portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.

e) Solicitar al Ministerio de Transporte o a la Superintendencia de Puertos y Transporte, suspender o cancelar definitiva o temporalmente el registro al Operador Portuario que cometa irregularidades, o cuando no califique de acuerdo a la evaluación que haga la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.

f) Suspender o cancelar el registro de Operador Portuario ante la Sociedad Portuaria por vencimiento o cancelación de la inscripción ante el Ministerio de Transporte.

g) Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.

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

- i) No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y Manual de Procedimientos
- j) Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y usuarios en general, el cumplimiento del programa previamente acordado en el Comité de Operaciones.
- k) Ordenar el inicio o suspensión de operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten: estiba deficiente y que por esta causa al desestibarla se produzca avería a la carga; signos de saqueo en los cargamentos depositados en ellas; condiciones inseguras, equipos, aditamentos y aparejos inadecuados o con licencias vencidas. En ninguno de los casos anteriores la Sociedad Portuaria será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga ni de los accidentes en general.
- l) Exigir a los Operadores Portuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y acordados para la prestación de los servicios, asegurando que las facilidades portuarias sean utilizadas eficientemente.
- m) 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.
- n) Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al propietario o a su representante.
- ñ) No entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga, que aparezcan en los documentos que amparan el cargamento, cuando éstos no se encuentran a paz y salvo con la Sociedad Portuaria, o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, la ley y autoridades competentes. Igualmente, la Sociedad Portuaria podrá, a petición del Agente Marítimo, no autorizar la entrega de un cargamento cuando no se haya producido la liberación de fletes.
- o) Recibir aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por la O.M.I. en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y además datos y características indicados en los documentos que los amparan.
- p) Recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento espacios cubiertos (bodegas o cobertizos) y en ese momento no exista disponibilidad en dichos espacios, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenarse en espacios descubiertos (patios), casos en los cuales la Sociedad Portuaria quedará relevada de toda responsabilidad.
- q) 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 zoosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.
- r) Permitir operaciones de vaciado de contenedores cuando el contrato de transporte así lo especifique en casos especiales y previa presentación de documento aduanero tramitado se podrán vaciar también contenedores cuyo contrato de transporte no lo especifique.
- s) Ordenar la presentación de certificados de inspección de los equipos expedidos por casa clasificadora, con el fin de garantizar condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán operar en las instalaciones portuarias.
- t) Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones descritas en el ARTICULO 19 de este Reglamento.

**CAPITULO TERCERO**  
**DEL ATRAQUE DE NAVES Y LAS OPERACIONES EN LAS INSTALACIONES DE**  
**LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**

**ARTICULO 19:** Normas Generales para la prelación de atraque.

19.1. La embarcación anunciada confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento y Manual de procedimientos, tendrán prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos, excepto en el caso que el muelle disponible sea un muelle especializado, para el cual existe una nave anunciada para desarrollar una operación acorde con la naturaleza de la especialización del muelle en cuestión. En este caso, la Sociedad Portuaria podrá programar la línea de atraque de forma que las naves con carga destinada a un muelle especializado una vez confirmadas, atraquen en el menor tiempo posible para desarrollar sus operaciones de la forma más eficiente.

19.2. La prelación de atraque se efectuará en orden de arribo al Terminal o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en el artículo 20 de este Reglamento.

19.3. Cuando una embarcación transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocesada, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios; o las infectocontagiosas 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.

**ARTICULO 20:** Praelación de Atraque.

20.1 Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de la prestación de los servicios en el Terminal, se someterá a la prelación que se detalla, la cual podrá ser modificada por el gerente de la Sociedad Portuaria, de acuerdo con las condiciones operativas.

- a. Embarcaciones de pasajeros de turismo.
- a. Embarcaciones que transporten o arriben para transportar cargamentos perecederos con limitación para su conservación a bordo y en tierra.
- a. Embarcaciones mixtas, las cuales pierden esta condición si transportan menos de 24 pasajeros.
- a. Embarcaciones RO-RO a recibir exclusivamente cargas de exportación.
- a. Embarcaciones RO-RO a descargar cargamentos de importación.
- a. Embarcaciones portacontenedores especializadas a recibir exclusivamente contenedores con cargamentos de exportación.
- a. Embarcaciones portacontenedores especializadas a descargar contenedores con cargamentos de importación y cargar contenedores con carga de exportación.
- a. Embarcaciones convencionales a cargar contenedores con cargamento de exportación.
- a. Embarcaciones convencionales a cargar cargamentos de exportación.
- a. Embarcaciones convencionales a descargar cargamentos de importación y cargar cargamentos de exportación.
- a. Embarcaciones tanques con combustible.
- a. Embarcaciones tanques con productos líquidos diferentes a combustibles.
- a. Embarcaciones a cargar graneles sólidos de exportación.
- a. Embarcaciones a descargar graneles sólidos de importación.
- a. Embarcaciones a cargar y/o descargar cargamentos de cabotaje.
- a. Embarcaciones no operativas. Entendiendo por no operativa aquella nave que realizará operaciones diferentes al cargue de mercancías de importación o exportación.

20.2. La prelación establecida se aplicará a las embarcaciones fondeadas que hayan arribado al Terminal dentro del mismo período en 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su



arribo, solicitando servicios y presentando documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades. Esta prelación no se aplicará para los muelles especializados para los cuales, las naves destinadas a los mismos, tendrán prelación en su programación y atraques de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.

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

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

**ARTICULO 21:** Pérdida del turno de atraque.

Pierden el derecho a la prelación establecida y por lo tanto ceden el turno de atraque:

- p) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- p) Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- p) En el caso de las embarcaciones a recibir exclusivamente carga de exportación, cuando la existencia de la carga de exportación no garantice la continuidad de las operaciones.
- p) Cuando una embarcación no ha presentado la documentación competente, reglamentariamente exigida por la Sociedad Portuaria.
- p) Por razones de seguridad o de orden público.
- p) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- p) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de carga o descargue.

**ARTICULO 22:** Asignación del sitio de atraque.

22.1. La Gerencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria determinará el lugar de atraque de las embarcaciones, teniendo en cuenta la disponibilidad de las líneas de atraque, tipo de operación, tipo de buque y su eslora, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.

22.2. La Sociedad Portuaria Regional a través de la Subgerencia de Operaciones comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque, movilización, se harán por radio cuyo uso será obligatorio para los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y la Sociedad Portuaria Regional, en el canal del sistema VHF que determine la autoridad marítima. Durante la maniobra sólo podrá intervenir en este canal los operadores portuarios y la Sociedad Portuaria Regional. Cualquier interferencia será investigada y sancionada por la Capitanía de Puerto.

22.3. Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por DIMAR, previo permiso de la Superintendencia General de Puertos, esta última siendo la encargada de facturar el uso de los fondeaderos.

22.4. El abarloomiento de embarcaciones o artefactos navales a unidades atracadas o en la zona de fondeo que le corresponda a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., podrá ser autorizado por el Gerente de Operaciones de la Sociedad, previa solicitud de los capitanes de las embarcaciones o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. Queda entendido que para estos casos, la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las embarcaciones o los cargamentos no serán imputables a la Sociedad Portuaria.

**PARAGRAFO:** Por regla general las operaciones cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle. En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa la Superintendencia General de Puertos autorizará operaciones en zona de fondeo. Estando la nave atracada la Sociedad Portuaria podrá autorizar el descargue a la gabarras o planchones. En este último caso la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra paga muellaje.

Todo planchón o gabarra atracada al muelle esté o no trabajando, suministrando agua o combustible a una embarcación, pagará a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., muellaje de acuerdo a la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones.

**ARTICULO 23:** Períodos de permanencia en muelle.

23.1. Para todos los efectos, los períodos de permanencia de las embarcaciones en la zona portuaria serán establecidos por metro de eslora/hora, que comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo; los cuales estarán dados de acuerdo con el estatuto tarifario que se encuentre vigente y aprobado por la Superintendencia General de Puertos.

23.2. El desplazamiento de una embarcación de un muelle diferente a la Sociedad Portuaria, implica la iniciación de un primer período a partir de la fecha y hora de atraque en el muelle.

23.3. El desplazamiento de una embarcación de un muelle de la Sociedad Portuaria a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente, implica la iniciación de un primer período a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.

**ARTICULO 24:** Desatraque.

24.1. Se ordenará el desatraque de embarcación:

- g) Por razones de seguridad o de orden público.
- g) Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones misma de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero.
- g) Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- g) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulaciones o pasajeros enfermedades infectocontagiosas.
- g) Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los cargamentos; en este caso los costos en que se incurra serán por cuenta de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.
- g) Por falta de disponibilidad vehicular que garantice labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- g) Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- g) Cuando no exista en el Terminal suficiente mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema recupera su prioridad de atraque.

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

**PARAGRAFO 2:** Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización de la Gerencia de Operaciones para que permanezca mayor tiempo atracado. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la nave programada para atracar en ese muelle.

24.2. Cuando, con el fin de dar una óptima utilización del muelle, la Sociedad Portuaria ordene una movilización de un muelle a otro, los gastos ocasionados correrán por su cuenta.

Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, los gastos de maniobra serán por cuenta del beneficiario.

**ARTICULO 25:** Visita Oficial.

Al arribo de las naves y antes de autorizar las operaciones de cargue y descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se realizará una visita oficial a las naves, según lo establecido en el ARTICULO 17 numeral 2 de la Resolución No. 0071 del 199, o las normas que la modifiquen o reemplacen de la Autoridad Portuaria, y de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en las mismas.

**ARTICULO 26:** Inicio de Operaciones

26.1. Concluida la visita y si no existen situaciones que lo ameriten, el Capitán de Puerto declarará libre plática para la nave. Una vez cumplida esta declaración la Gerencia de Operaciones podrá autorizar el inicio de las operaciones cargue y descargue de la nave.

26.2. La Sociedad Portuaria no autorizará el cargue o descargue de las naves si la documentación está incompleta, o contiene errores e inconsistencias.

26.3. Al término de la maniobra de atraque los buques deben tener las escotillas y la carga lista para las operaciones de cargue y descargue.

**ARTICULO 27:** Inspección a la Nave y a la Carga

27.1. Antes de iniciar las operaciones de cargue o descargue, la Gerencia de Operaciones, por intermedio de un Ingeniero de Operaciones y un Supervisor de Seguridad industrial, efectuará una inspección a la embarcación con el propósito de revisar el estado general de los cargamentos, condiciones y elementos de seguridad, y de los equipos de cargue y descargue.

27.2. Durante el desarrollo de las operaciones, la Gerencia de Operaciones 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 e igualmente supervisará, a través del Supervisor de Operaciones, el cumplimiento de los rendimientos previamente establecidos en el Comité de Operaciones.

La carga deberá ser entregada a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., en condición tal, que a simple vista no demuestre daño o deterioro en su embalaje o que evidencie alteración o perjuicio en su contenido. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. exigirá, cuando corresponda, se efectúen los correctivos necesarios.

27.3. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., cuando lo considere conveniente, solicitará a la autoridad portuaria, inspección de las plumas y aparejos de las naves para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en la operación de cargue y/o descargue. En el evento que se encuentre efectivamente deficiencia en las plumas y aparejos, los costos de la inspección serán con cargo a la nave.

**ARTICULO 28:** Zarpe.

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

**CAPITULO CUARTO  
DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACION DE LOS SERVICOS**

**ARTICULO 29:** Fases de la Operación.

Para efectos de la responsabilidad en las operaciones, se delimitan las siguientes fases:

**PRIMERA FASE:**

- a) **Descargue:** Desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa, elevación y salida de bodega, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítima o férrea. La carga queda libre de aparejo.
- a) **Cargue:** La carga sobre el muelle o unidad de transporte marítima, terrestre o fluvial recibe aparejo, se eleva verticalmente, traslado sobre cubierta, baja al piso de la bodega, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del capitán.

Responsabilidad de la operación de esta fase: Operador Portuario.

Responsabilidad del naviero: según términos del contrato de transporte, condiciones de fletamento y normas del Código de Comercio.

**SEGUNDA FASE:**

**Transferencia o manejo de carga:** La carga, libre en el muelle o en el equipo de transporte es tomada por equipos de tierra, trasladada a través de un corredor de transferencia hasta un sector de almacenamiento previamente asignado. La carga se ubica en un cuadro de la bodega o patio, perfectamente clasificada y arrumada. La carga queda en absoluto equilibrio y libre del equipo que la transportó.

Responsabilidad de esta fase: Operador Portuario.

**TERCERA FASE:**

**Almacenamiento:** Permanencia de los cargamentos en una bodega o patio de almacenamiento, desde la finalización de la fase dos y el comienzo de la cuarta y viceversa.

Responsabilidad: Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., o por una empresa arrendataria de alguna(s) área(s) de almacenamiento de la Sociedad Portuaria, de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato de arrendamiento o en consonancia con las normas que para tal propósito se expidan.

**CUARTA FASE:**

**Cargue o descargue de medio de transporte:** Descargue o arrume de los cargamentos y traslado desde/hasta el medio de transporte.

Responsabilidad: Propietario o representante o su Operador Portuario.

**ARTICULO 30:** Definición y Responsabilidades en la entrega de cargamento.

30.1. La Sociedad Portuaria entregará los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidas del Operador Portuario, al propietario o consignatario de la carga por mandato del conocimiento de embarque, o a su representante legal, previa presentación de la documentación requerida para importación, exportación, cabotaje; de las facturas canceladas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, Dirección de Impuestos y Aduana DIAN, y demás autoridades competentes.

30.2. Los cargamentos en tránsito internacional y transitorios se entregarán al Agente Marítimo, previos los requisitos del numeral anterior.

30.3. Los cargamentos que vayan a ser evacuados directamente, además de cumplir con los procedimientos establecidos en el manual de procedimientos, debe garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita una eficiente operación.

30.4. En caso de que los cargamentos presente algún tipo de daño o avería al momento de su recibo de manos del Operador Portuario, la Sociedad Portuaria se abstendrá de recibir los cargamentos, hasta tanto no se elabore un acta en la cual se describa el estado en el cual se recibe la mercancía.

30.5. La Sociedad Portuaria en la fecha de entrega del último saldo de cada cargamento, ratificará las condiciones de entrega en el formulario que para tal efecto debe presentar el propietario o consignatario de la carga o su representante. No se expedirá certificaciones posteriores.

30.6. La Sociedad Portuaria Regional no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzcan emanaciones, vapores, olores que causen daños a las personas, el medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.

30.7. Verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al Agente Marítimo, propietario o representante.

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

**ARTICULO 31:** Responsabilidad por accidentes, daños, avería a la carga y a los bienes propiedad de la empresa.

31.1. La responsabilidad por averías o daños a la carga, según el caso, del usuario, del Operador Portuario o de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., de acuerdo a las fases establecidas en el ARTICULO 29 de este Reglamento y el Código de Comercio. En aquellos en que exista duda por la responsabilidad, La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. sólo responderá en el caso de que la justicia así lo determine.

31.2. Cuando se produzcan averías durante la operación portuaria, se levantará de inmediato el acta de avería correspondiente. En ella se determinarán las causas y se cuantificará y calificará en detalle lo ocurrido. El acta deben suscribirla los representantes de quienes estén al frente y son responsables de la ejecución de la fase establecida en el ARTICULO 29 del presente Reglamento, en el cual ocurrió el hecho.

31.3. Los Armadores, Capitanes de naves, Operadores Portuarios, Transportadores Terrestres o sus representantes, Agentes Marítimos, Agentes de Intermediación Aduanera y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro del Terminal, serán responsables ante la Sociedad Portuaria por los accidentes, lesiones a las personas, daños o averías a la carga, daños a las instalaciones o equipos del Terminal, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o estiba de la misma, la escasa visibilidad y el obstáculo que impida el correcto manejo y manipulación, sin perjuicio de lo establecido sobre la materia en el Código Civil Colombiano.

31.4. Los usuarios y operadores portuarios que causen daños a los equipos o instalaciones de propiedad de la Sociedad Portuaria, previo peritazgo que determine la responsabilidad, deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario la Sociedad Portuaria procederá a hacer efectivas las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos o repercutirá contra el usuario respectivo.

31.5. La utilización de las áreas de almacenamiento y que sean asignadas como tales, implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por

razones de fuerza mayor o caso fortuito; por evaporación, mermas, deterioro natural, o características propias del cargamento, del empaque o embalaje.

31.6. La Sociedad Portuaria no aceptará ni reconocerá reclamos por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen y estén declarados en los manifiestos de carga (sobordos) y conocimientos de embarque (documento de transporte) en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por la Sociedad Portuaria.

31.7. La Sociedad Portuaria no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes oficialmente y por alguna circunstancia continúen dentro de las instalaciones del Terminal.

31.8. El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue será responsabilidad del Armador, su representante o el Operador Portuario. Así mismo, para los vehículos terrestres el acondicionamiento y distribución de la carga será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o del Operador Portuario.

31.9. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., no será responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, tales como acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución, asonada, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los operadores portuarios o los usuarios, o cuando en la zona del Terminal se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de las autoridades del Terminal, hagan peligrosa la prestación de los servicios correspondientes.

31.10. El incumplimiento por parte de los operadores portuarios, de las normas de seguridad para las operaciones portuarias, establecidas por las autoridades portuarias y marítimas, este Reglamento y el Reglamento de Seguridad Industrial, será causal para que la Sociedad Portuaria le ordene la suspensión inmediata de labores, hasta tanto se tome las medidas correctivas.

**ARTICULO 32:** Mercancía Abandonada.

La Sociedad Portuaria Regional reportará a la Administración de la Aduanas e Impuestos Nacionales –DIAN-, los cargamentos que han cumplido el término legal para ser declarados en abandono de acuerdo con los términos establecidos en las normas aduaneras, sin perjuicio de ser trasladados al lugar que disponga la Sociedad Portuaria Regional dentro de sus instalaciones.

**ARTICULO 33:** Cargamentos bajo control judicial.

Los cargamentos que, depositados en el área de almacenamiento, se hallen bajo control judicial o de autoridades competentes, están sujetos a las mismas reglas que los demás en cuanto al pago de los servicios, sin perjuicio de trasladarlos al lugar que disponga la Sociedad Portuaria y previa anuencia de la autoridad competente.

**CAPITULO QUINTO  
NORMAS DE SEGURIDAD**

**ARTICULO 34:** Normas de Seguridad industrial para las Naves.

34.1. Las embarcaciones que atraquen en el Terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija DIMAR.

34.2. Las embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación menor alguna sin la previa solicitud por escrito hecha por el agente naviero y autorizada por la Capitanía de Puertos y la Sociedad Portuaria. . La embarcación que se encuentre atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo calculado se exceda, la Sociedad Portuaria podrá ordenar su fondeo.

34.3. En caso de hundimiento o encallamiento de una embarcación en la zona portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deberá iniciarlos de inmediato el Armador, su representante o Agente Marítimo por 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 Regional de Santa Marta S.A.

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

34.5. A las embarcaciones con carga explosiva o radioactiva a bordo, que no vayan a ser descargadas en el Terminal, se les permitirá atracar solamente cuando éstas vengan estibadas en compartimientos 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.

34.6. Las embarcaciones que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la Bahía de Santa Marta, en cuyo caso se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta del buque.

34.7. Cuando una embarcación requiera aprovisionarse de combustible o lubricantes, el agente naviero representante deberá comunicarlo por escrito a la Subdirección de Seguridad Industrial para su visto bueno, luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrará al perito supervisor correspondiente. No se permitirá el suministro de combustible a las naves durante el cargue o descargue de materiales y/o sustancias peligrosas.

34.8. Toda mercancía o carga clasificada como peligrosa por la O.M.I., según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas I.M.D.G., podrá ser manejada directamente en las instalaciones del puerto previa autorización de la Subdirección de Seguridad Industrial.

34.9. Por regla general los cargamentos peligrosos deben ser embarcados al término de las operaciones de la embarcación o al comienzo en caso de desembarque. El tiempo de permanencia de la carga peligrosa y su manipulación en las instalaciones portuarias, deberán sujetarse a los reglamentos y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria y las recomendaciones de la O.M.I. las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no podrán ser cargadas o descargadas en el Terminal.

34.10. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., previo visto bueno de la Superintendencia de Puertos y Transporte, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad en el Terminal, sus instalaciones y las naves, pueden ordenar la destrucción de dichas mercancías cuando éstas se encuentren bajo su competencia.

34.11. Sin permiso previo de la Sociedad Portuaria Regional no se descargará o cargará mercancía peligrosa entre las 18:00 y las 06:00 horas.

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

34.13. 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.

34.14. La seguridad de las naves mientras permanezcan en fondeo o atracadas está bajo la responsabilidad única del Capitán y ninguna instrucción o acto de la Sociedad Portuaria la hace responsable por la seguridad de la nave.

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

34.16. 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.

34.17. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además decomiso de la nave. Los agentes marítimos, Armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.

**PARAGRAFO:** Se advierte a todos los usuarios del Terminal que la importación, el transporte y uso de sustancias necesarias para la producción y el procesamiento de drogas estupefacientes o que produzcan dependencia síquica o física, tales como: Acetona, Acido Clorhídrico, Eter Etilico, Cloroformo, Acido Sulfúrico, Amoníaco, Permanganato de Potasio, Carbonatos de Sodio, Metil Etil Cetona, Disolvente Alifático No.1, Disolvente Alifático No. 2, Thinner, Acetato de Etilo, Metanol o Alcohol Metílico, Acetato de Butilo, Diacetona Alcohol, Hexano, Alcohol Butilico, Butil Alcohol, Anhidrico acético, M.E.K, Tolueno, Metil Isobutil Cetona (M.I.B.K), Alcohol Isopropílico, Acetato Isopropílico está 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 y la Resolución No. 009 de 1987 de este Consejo. Se entenderán como incorporadas a este reglamento todas las modificaciones o adiciones que realice el Consejo Nacional de Estupefacientes.

34.18. Los capitanes, oficiales y tripulaciones 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 del Puerto, la Superintendencia General de Puertos y a la Sociedad Portuaria para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

**34.19. Suministro de combustible:**

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

**34.20. Protección Ambiental:**

- h) Todas las naves que arriben al Terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en la Convención Internacional para la prevención de la contaminación por buques (MARPOL/73/78).
- h) Previa solicitud del agente marítimo, con autorización de la DIMAR y visto bueno de la Sociedad Portuaria Regional, un Operador Portuario podrá ofrecer 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.
- h) Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por la Convención para la prevención de la Contaminación del mar (MARPOL/73/78).

**ARTICULO 35: Normas de Seguridad industrial para los vehículos terrestres:**

35.1. Los vehículos terrestres que entren a las instalaciones de La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del Terminal. La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre dentro de las instalaciones portuarias y responderá por sus actos. Para tal efecto la Sociedad Portuaria



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

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

35.2. Para ingresar a las instalaciones del Terminal todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria para el ingreso y circulación a sus instalaciones. Es requisito indispensable no exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 K.P.H, para todo tipo de equipo o vehículos.

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

35.4. No podrá quedar vehículo cargado o vacío dentro de las instalaciones de La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., sin la previa autorización de la Dirección de Seguridad. En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, la oficina de seguridad le asignará un sitio especial para su parqueo, hasta el día siguiente.

#### **ARTICULO 36: Normas de Seguridad industrial para los equipos de trabajo:**

36.1. El ingreso de equipos de trabajo a las instalaciones del Terminal está sujeto a la previa autorización de la Dirección de Operaciones de la Sociedad.

36.2. Todos los equipos que operen dentro de las instalaciones portuarias deben estar plenamente identificados con el nombre impreso y el número interno de identificación de la empresa operadora portuaria a la cual pertenecen. Los equipos deberán ser inspeccionados por lo menos una vez al año para mantener sus certificaciones vigentes.

36.3. Los equipos que, como resultado de una inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no podrán operar en las instalaciones portuarias, y no podrán permanecer en ellas.

#### **ARTICULO 37: Normas de Seguridad industrial para Cargas Peligrosas:**

37.1. Embalajes, marcas, etiqueta, 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, de la IMO. Todas las sustancias peligrosas deben traer la denominación técnica correcta y número de Naciones Unidas.

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

37.2. **Almacenamiento y separación:** La Sociedad Portuaria Regional tiene ya establecidos los lugares de almacenamiento de las mercancías peligrosas y hará cumplir los distanciamientos conforme a las tablas de segregación que ordene el Reglamento de Seguridad Portuaria.

37.3. **Equipos e implementos:** La Sociedad Portuaria exigirá durante el manipuleo, cargue, descargue y almacenamiento de cargas peligrosas a todo el personal que interviene directamente los equipos e implementos de protección adecuados y determinados en el Reglamento de Seguridad Portuaria. Por lo tanto los Operadores Portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores de estos elementos cuando sea del caso.

37.4. **Atención de emergencias:** Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas el Operador Portuario deberá disponer de:

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

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 para casos de emergencia tengan previstos en el Reglamento de Seguridad Portuaria.

En cualquier tipo de emergencia, cuando la Sociedad Portuaria preste su apoyo a través de su brigada de atención de emergencias, los costos que se generen por el uso de equipos materiales especializados, deben ser cubiertos por el usuario causante de la situación.

### **ARTÍCULO 38: PLAN DE EMERGENCIA**

La firme convicción de que trabajar con SEGURIDAD contribuirá directamente a la eficiencia y éxito en las Operaciones, compromete a todos los estamentos de la Empresa a cumplir y a hacer cumplir las Normas y Procedimientos establecidos para poder:

1. Alcanzar altos niveles de seguridad
2. Brindar excelentes servicios
3. Lograr alta rentabilidad
4. Evitar o minimizar las pérdidas
5. Mostrar una imagen positiva ante propios y extraños
6. Aumentar el número de clientes
7. Conservar el medio ambiente

Por lo anterior, el manejo de las Emergencias en el Puerto de Santa Marta se desarrollará bajo las siguientes premisas:

- La vida e integridad física de nuestros Trabajadores, de los Operadores Portuarios, Usuarios del Puerto, Clientes y Público en general son del mayor interés y apreciación para la Sociedad, por lo que será prioridad ante cualquier bien económico.
- La conservación del Medio Ambiente es compromiso de todos los colombianos y del mundo en general, por lo que el Control de la Emergencia se realizará previendo cualquier daño al mismo.
- La información a los medios de comunicación será dada con la objetividad que se merecen, dentro del respeto a sus funciones constitucionales y de información.
- Toda Emergencia que se presente en las instalaciones de la Sociedad Portuaria de Santa Marta será investigada hasta determinar sus causas y así eliminar o minimizar el riesgo de su repetición.

#### **38.1. Objetivos Del Plan de Emergencia:**

- a. Preservar la vida e integridad física de todas y cada una de las personas que directa o indirectamente laboran dentro de las instalaciones de la Sociedad.
- b. Identificar los riesgos a que está expuesta la Sociedad Portuaria en razón de sus Operaciones y labores que se ejecutan
- c. Disminuir el riesgo de accidentes significativos y planificar las acciones para reducir sus consecuencias.

- d. Estar organizados y mantenerse preparados para saber que hacer en la eventualidad que se materialice el Riesgo.

### 38.2. Campos de Acción del Plan de Emergencia:

Este Plan de Emergencias tiene aplicación en los siguientes eventos que pueden ocurrir en el Puerto de Santa Marta:

- Incendios
- Explosiones
- Escape de gases
- Derrame de hidrocarburos
- Derrame de líquidos corrosivos
- Huracanes
- Inundaciones
- Atentados o Amenazas de Bomba (Actos terroristas o vandálicos).

### 38.3. Clasificación de las Emergencias:

Las Emergencias se clasifican según la gravedad que presenten. Para la Sociedad Portuaria de Santa Marta, se clasifican así:

- . **Emergencia Menor:** Son aquellas confinadas a áreas pequeñas o a un sector reducido dentro del Puerto, y que su control se pueda realizar con nuestros propios recursos.
- . **Emergencia Mayor:** Son aquellas que afectan una o varias áreas del Puerto y que pueden producir lesiones o daños considerables, o, que afecten ligeramente a los vecinos. Puede necesitarse ayuda externa. (Bomberos Distritales).
- . **Desastre:** Es ya una situación que se sale del control de la organización para la atención de Emergencias del Puerto y pueda causar graves daños y problemas a Motonaves, instalaciones, trabajadores, áreas circunvecinas, necesitándose la ayuda de muchas organizaciones e Instituciones externas. (Cruz Roja, Defensa Civil, Policía, Ejército, Marina etc.)

### 38.4. Inventario de recursos internos para el Control de una Emergencia

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A. cuenta con una serie de recursos físicos internos para controlar una Emergencia en sus instalaciones, lo cual nos garantiza un ataque inicial eficiente.

#### d. Extintores de incendio:

Cuenta la Sociedad Portuaria con Extintores de Incendio Portátiles y Rodantes, con distintas clases de Agentes Extintores, distribuidos estratégicamente en las diferentes áreas, la clase, capacidad y ubicación de los mismos está incluido en el plan de emergencias de la Sociedad Portuaria. El número y tipo de extintores será el determinado en el plan de emergencias.

#### d. Red Hidráulica contra incendio:

El Puerto de Santa Marta cuenta con una Red Contra incendio compuesta por Hidrantes y Gabinetes Portamangueras, alimentados desde un depósito de agua subterráneo con capacidad de 250.800 galones, conectado a la red del acueducto distrital.

- **Hidrantes:** El puerto de Santa Marta, cuenta con una red contra incendios compuesta por cuarenta hidrantes, entre tipo tráfico, con dos salidas de 2½ y una salida de 4½ pulgadas e hidrantes a Ras de Piso con dos salidas de 2½ pulgadas respectivamente y gabinetes porta mangueras, alimentados desde de un depósito de agua subterránea el cual está conectado a la red del acueducto Distrital, la ubicación y capacidad de los hidrantes y mangueras están relacionados en el plan de emergencias de la Sociedad Portuaria.

- **Gabinetes:** se encuentran instalados en las instalaciones de la SOCIEDAD once (11) Gabinetes estratégicamente repartidos entre las Bodegas, Edificio de Oficinas del Puerto y edificio de Administración. Cada uno consta de una Válvula tipo Globo de 1½ pulgada, manguera de caucho sintético con acoples roscados macho y hembra de 1½ pulgada con su respectiva boquilla graduable a chorro directo y niebla en el mismo diámetro, y soporte tipo gancho. Se encuentran ubicados de la siguiente manera:

| No. | UBICACIÓN   |
|-----|---|
| 1   | Pared frente a Patio 2                                      |
| 2   | Pared frente a Patio 2                                      |
| 3   | Bodega de Foncolpuertos                                     |
| 4   | Bodega de Foncolpuertos                                     |
| 5   | Sala de Juntas (Para reubicar en Recepción) piso 2          |
| 6   | Oficina de Facturación (Para reubicar en el Pasillo) Piso 2 |
| 7   | Oficina de la S. T. F. (Para reubicar en el Pasillo) Piso 2 |
| 8   | Centro de Documentación Piso 1                              |
| 9   | Centro de Documentación Piso 1                              |
| 10  | Almacén de Suministros Piso 1 (Para reubicar en el Pasillo) |
| 11  | Almacén de Suministros Piso 1 (Para reubicar en el Pasillo) |

- d. **Sistema de Bombas:** Cuenta la Sociedad Portuaria con sistemas de bombas independientes para el Puerto y para el edificio de Administración, los cuales alimentan la red de hidrantes y gabinetes del sistema Contraincendios.
- d. **Equipos Móviles:** El puerto cuenta con una máquina de bomberos y una ambulancia con todos sus accesorios, equipos móviles de apoyo para una emergencia.
- d. **Instalaciones Fijas:** Cuenta la Sociedad Portuaria con un Centro de Atención de Urgencia dotado con los elementos mínimos necesarios para la prestación de los Primeros auxilios, atendido por una (1) auxiliar de enfermería, las cuales prestan servicio durante las horas hábiles de trabajo.

### 38.5. Productos que se manejan:

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta como Empresa de Servicios que es, tiene las instalaciones del Puerto de Santa Marta destinadas al recibo, envío, transferencia y almacenamiento de Mercancías, Sustancias y Productos de diferentes clases y composición.

En términos generales, y de acuerdo con la Clasificación de las Naciones Unidas a través de la Organización Marítima Internacional (IMO), las sustancias, productos y mercancías que se manipulan en el Puerto, las agrupamos de la siguiente manera:

1. Explosivos
2. Gases Inflamables, No Inflamables y Venenosos
3. Líquidos Inflamables y Combustibles
4. Sólidos Inflamables
5. Oxidantes y Peróxidos Orgánicos
6. Líquidos y Sólidos Venenosos y Tóxicos
7. Radiactivos
8. Corrosivos
9. Sustancias Peligrosas Varias

De las sustancias, mercancías y productos enumerados anteriormente existe un grupo que debido a su peligrosidad, la Sociedad Portuaria permite que se descargue pero no su almacenamiento en sus instalaciones. Esos productos son:

- ◆ Explosivos.
- ◆ Gases Venenosos.
- ◆ Líquidos extremadamente inflamables.
- ◆ Sólidos inflamables a base de Nitrocelulosa ó con riesgo secundario de explosivo.

- ◆ Peróxidos Orgánicos con riesgo secundario de explosivo.
- ◆ Radiactivos.

### 38.6. Identificación de los riesgos.

Los Riesgos existentes en las instalaciones de la Sociedad Portuaria de Santa Marta son:

- e. **Bodegas 1 Y 2:** Riesgo de Incendio en sólidos combustibles. Riesgos de cortocircuitos.
- e. **Cobertizo de Químicos:** Riesgo de Incendios de Líquidos y Sólidos Combustibles e Inflamables, Explosión y Escape de Gases.
- e. **Patios :** Riesgo de Incendios en Líquidos y Sólidos Combustibles e Inflamables, Escape de Gases, Explosión, Cortocircuitos e Inundaciones.
- e. **Muelles :** Riesgo de Incendios en Líquidos y Sólidos Combustibles e Inflamables, escape de Gases y Explosión tanto en tierra como abordaje de las Motonaves, Inundaciones y Hundimientos, sabotaje y terrorismo.
- e. **Subestaciones Eléctricas:** Incendio en equipo eléctrico energizado, sabotaje y terrorismo
- e. **Locales de Operadores Portuarios y talleres:** Riesgo de Incendio de Líquidos y Sólidos Combustibles e Inflamables, Explosión y Cortocircuitos.
- e. **Oficinas :** Riesgo de Incendios en Sólidos Combustibles y Cortocircuitos.

## ARTICULO 39: Procedimiento para casos de Incendio

### 39.1. Objetivo :

Suministrar las guías a seguir en caso de presentarse una Emergencia por incendio en las instalaciones del Puerto de Santa Marta o en sus oficinas de Administración.

Es obligación de todos los trabajadores de la Sociedad Portuaria, de los Operadores Portuarios, de los Usuarios, etc., familiarizarse con este procedimiento, estudiarlo y aplicarlo, ya que nadie está exento de verse involucrado en una situación de este tipo.

### 39.2. Incendio en las Instalaciones del Puerto: Código de Pitadas

| SITUACIÓN            | TIPO DE PITADA  |
|----------------------|---|
| Incendio             | Dos (2) Pitadas Largas  |
| Evacuación           | Dos (2) Pitadas Cortas - Pausa - Una (1) Pitada Larga - Pausa - Dos (2) Pitadas Cortas. |
| Fin de la Emergencia | Una (1) Pitada Corta  |

### 39.3. Acción Inicial.

La persona que detecte u observe el inicio de un Incendio, deberá tratar de apagarlo con los medios que estén a su alcance, (Extintor de Incendios, Mangueras con agua), al tiempo que deberá buscar la forma de avisar a la Entrada Principal del Puerto por el Canal 2 o al número interno 154, o a Seguridad Industrial a través del Canal 2 de contacto, para que se de la señal de Alarma General de Incendio y coordinar de inmediato la reunión de la Brigada de Emergencias. En caso de estar ocupada la frecuencia por el Canal 2, debe intentar rápidamente la comunicación por el Canal 1 con los Auxiliares de Entrada de Personal (EP), con el fin que ellos de inmediato den la información a la Entrada Principal.

#### b. Acción del personal de entrada.

El Supervisor de Entrada en turno al recibir la llamada de Emergencia, deberá:

- Identificar a la persona que llama y pedir información a cerca del sitio exacto de la Emergencia.
- Dar la Alarma General de acuerdo con el código de pitadas establecido.
- Avisar por radio a través del canal 2 de contacto a todos los integrantes de la Brigada lo que sucede, el sitio exacto de la Emergencia, y solicitar que todos los involucrados pasen al Canal 1, desde el cual se manejarán las comunicaciones
- Llamar inmediatamente a los Bomberos Voluntarios Distritales.
- Informar inmediatamente al Subdirector de Seguridad Industrial.
- Permanecer atento a los requerimientos del Jefe de la Brigada.

**b. Acción del Personal de Vigilancia de la Entrada y Salida del Puerto.**

Al escuchar la Alarma General de Incendio, el personal de vigilancia de la entrada y la salida del Puerto deberá:

- Despejar el Area para permitir el libre acceso y evacuación de los bomberos y demás vehículos de Emergencias.
- Permitir únicamente la entrada al personal directivo de la Sociedad Portuaria.
- Extremar las medidas de Seguridad y vigilancia para evitar robos y saqueos.
- Permanecer atentos a los requerimientos del Jefe de la Brigada.

**b. Acción de los Supervisores de Operación (S-1)**

- El Supervisor de Operaciones (S-1) en turno, será el JEFE DE LA BRIGADA a la hora de presentarse una Emergencia por Incendio en el puerto y como tal deberá:
- Obtener las información necesaria acerca de la Emergencia.
- Reunir y organizar la Brigada.
- Verificar si hay personas atrapadas y organizar su rescate.
- Ordenar el desalojo de contratistas, coteros, visitantes o cualquier otro personal que no debe intervenir en el control de la Emergencia y que por el contrario puede entorpecer o agravar la situación.
- Dirigir la extinción del fuego impartiendo las instrucciones técnicas de acuerdo con las circunstancias y teniendo en cuenta la clase de material que se esté incendiando.
- Evaluar la posibilidad de pedir ayuda externa e impartir las órdenes respectivas
- Coordinar la ayuda externa recibida.
- Decidir cuando abandonar el Area por riesgo inminente de explosión o escape de gases peligrosos.
- Dominada la Emergencia, ordenará sonar la Alarma con una pitada corta como indicativo de normalidad.
- En coordinación con Seguridad asignarán un guardia de vigilancia en el área afectada por un tiempo prudencial, con el fin de que informe oportunamente si se presenta una reinigación.
- Elaborar un informe de la Emergencia.

**b. Acción de los Supervisores de Bodegas y Patios**

Al enterarse de la Emergencia se desplazarán al sitio del evento y actuarán así:

- Asesorarán al Jefe de la Brigada en el control de la Emergencia.
- Servirán de enlace entre el grupo de apoyo y la Brigada Contra incendio.
- En horas no hábiles, domingos y feriados ordena a central radio dar aviso al Subdirector de Seguridad Industrial.

**b. Acción del Subdirector de Seguridad Industrial**

Al tener conocimiento de la Emergencia procede a:

- Desplazarse inmediatamente hacia el sitio de la misma.
- Asesorar al Jefe de la Brigada en las maniobras de control del incendio.
- Coordinar con el Jefe de la Brigada las maniobras para el rescate de personas atrapadas en el área afectada.

- Controlar al personal que trabaja en el control de la Emergencia con el fin de evitar actos o acciones innecesarias que puedan resultar en lesiones o hechos que agraven la situación.
- Coordinar con el Jefe de la Brigada cuando se requiera solicitar ayuda externa y coordinar esta ayuda.
- Asesorar al Jefe de la Brigada a cerca del uso del equipo de protección y extinción adecuados para el control del incendio.

Controlada la emergencia evalúa la situación, inicia la investigación para encontrar las causas que generaron el incendio y prepara las recomendaciones pertinentes para evitar eventos similares en el futuro.

#### **b. Acción del Supervisor de Seguridad Industrial**

Al tener conocimiento de la Emergencia procederá a:

- Desplazarse inmediatamente al sitio del incendio.
- Supervisar la operación de la Máquina de Bomberos o cualquier equipo de extinción que se esté utilizando o se vaya a utilizar.
- Mantener disponible el equipo de extinción de incendios que se vaya a utilizar.
- Coordinar con el Subdirector de Seguridad Industrial cualquier maniobra tendiente al rápido control de la Emergencia.
- Controlada la Emergencia, organiza y verifica que los equipos utilizados queden en su sitio o sean reemplazados y en condiciones que permitan ser utilizados en caso de presentarse una nueva Emergencia.
- En caso de no encontrarse en el puerto el Subdirector de Seguridad Industrial, le debe informar por Radio, Teléfono u otro medio, los pormenores de la Emergencia.
- En ausencia del Subdirector de Seguridad Industrial, lo reemplazará en todas las maniobras que a nivel operativo se requieran.

#### **b. Acción del Inspector de Seguridad Industrial en turno**

Al tener conocimiento de la Emergencia procede a:

- Desplazarse inmediatamente a la Estación de Emergencia, tomar la Máquina de Bomberos y en compañía de los brigadistas presentes se dirige al sitio del incendio.
- Coordina todas las maniobras de conexión a hidrantes de las mangueras y deja la máquina en manos del Supervisor de Seguridad Física.
- Se pone a disposición del Jefe de la Brigada para trabajar en el frente de ataque más exigente.

**Además, si no están presentes** el Subdirector de Seguridad Industrial y/o el Supervisor del Area deberá:

- Asesorar al Jefe de la Brigada en las maniobras de control del incendio.
- Coordinar con el Jefe de la Brigada las Acciones para el rescate de las personas atrapadas en el Area de la Emergencia.
- Controlar al personal que interviene en el control de la Emergencia con el fin de evitar actos o Acciones innecesarias que puedan resultar en lesiones o hechos que puedan agravar la situación.
- Supervisar la operación de la máquina de Bomberos para garantizar su buen funcionamiento.
- Recomendar cuando sea necesario solicitar la ayuda externa.
- Recomendar y mantener disponible el equipo de protección Personal y de extinción de incendios adecuados para la Emergencia.
- Controlada la Emergencia organiza y verifica que los implementos y equipos utilizados en el incendio queden en su sitio o sean reemplazados y estén en condiciones de utilización en caso de presentarse una nueva Emergencia.

NOTA: En horas nocturnas, domingos, feriados o en otra situación en que no estén presentes el Subdirector de Seguridad Industrial y/o el Supervisor del Area y ante la falta del Jefe de la Brigada por accidente u otro motivo, asumirá las funciones de éste.

**Maquina contra incendio (carro de bomberos):**

Ubicada en la estación de Emergencias al lado de la Ambulancia, para ser utilizada cuando las circunstancias lo requieran. Permanecerá con la llave de ignición insertada en el interruptor. El Inspector de Seguridad Industrial en turno será el encargado de conducir la máquina hasta el lugar de la Emergencia, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones de seguridad:

- \* El vehículo se conducirá a una velocidad moderada y con los sistemas de alarma en funcionamiento. (Sirena, Luces, etc.).
- \* No se permitirá más de tres personas en la cabina.
- \* Únicamente podrán viajar en los estribos laterales y la plataforma trasera los miembros de la Brigada Contra incendios debidamente equipados y sujetos.

En el lugar de la Emergencia el vehículo se estacionará en el sitio más conveniente, teniendo en cuenta lo siguiente:

- \* Riesgos que ofrece la Emergencia; por ejemplo: Humo, gases tóxicos, calor radiante, posibilidad de explosión, dirección del viento, etc.
- \* Condiciones del piso: Inclinación, firmeza, etc.
- \* Hidrantes cercanos y/o abastecimiento de agua.

Durante la Operación se debe tener en cuenta lo siguiente:

- \* El operador de la máquina permanecerá al pie de ella atento a las indicaciones del Jefe de la Brigada.
- \* No permitirá a personas extrañas alrededor del vehículo ni dejará sacar equipos, implementos, herramientas u otros accesorios de su dotación a personas ajenas a la Sociedad Portuaria.
- \* En ningún momento se permitirá el uso de la máquina a labores para las cuales no está diseñado. Ejemplo: empujar, remolcar o sobre-esfuerzos que le causen daños.
- \* Una vez controlada la Emergencia se verificará que todo el equipo utilizado sea reintegrado a la máquina, aseado y ubicado en sus respectivos lugares.
- \* Se le repondrá de inmediato su nivel de agua y combustible, además se le engrasará el sistema de engranaje de la bomba contra incendio.

**b. Acción de los integrantes de la Brigada contra incendio**

La Brigada Contra incendios de la Sociedad Portuaria de Santa Marta está integrada por los trabajadores que desempeñan los siguientes cargos:

- Supervisores de Bodegas y Patios.
- Auxiliares de Bodegas y Patios.
- Inspectores de Seguridad Industrial.
- Supervisores de Seguridad Física.
- Auxiliares de Entrada y Salida de carga.

Adicionalmente, durante la jornada laboral diurna o si se encuentran en el puerto en horas de la noche, pertenecen estos otros cargos:

- Operadores de Grúa.
- Supervisor de Mantenimiento y/o su asistente.
- Dos operarios de Mantenimiento, los cuales serán escogidos por Supervisor en el momento.

Las personas que pertenecen a la Brigada al escuchar la alarma de Incendio, deberán suspender lo que estén haciendo en ese momento y dirigirse inmediatamente a la estación de Emergencias y proceder así:

- Colocarse su equipo de protección personal (Uniforme de Brigadistas).
- Ponerse a disposición del Jefe de la Brigada.
- Actuar con serenidad, evitando el pánico.



**b. Acción del personal de oficinas**

Si las circunstancias lo permiten y a no ser que el Incendio sea en su oficina o en el edificio donde se encuentra ubicada ésta, deben proceder de la siguiente manera:

- Permanecerán en su sitio de trabajo.
- Los Subdirectores y Jefes de cada departamento del Area Administrativa se ubicarán en sus respectivas oficinas.
- Los teléfonos serán empleados únicamente para llamadas relacionadas con la Emergencia.
- Si se recibe la orden de Evacuación, obedecer al Coordinador de Evacuación de su Area.
- Se debe tener en cuenta:
  - No correr**
  - No gritar**
  - No infundir pánico**
  - Conservar la calma**

**j. Acción del Grupo de Apoyo**

El Grupo de Apoyo en la Sociedad Portuaria de Santa Marta al momento de presentarse una Emergencia en las instalaciones, estará conformado por las personas que ocupan los siguientes cargos:

- Director Financiero.
- Supervisor de Suministros Generales.
- Director de Operaciones.
- Subdirector de Seguridad Física.
- Jefe de Mantenimiento y Servicios Generales.
- Jefe de Recursos Humanos.
- Asesora de Comunicaciones.

Al enterarse de la Emergencia deberán:

- Suspender lo que están haciendo y dirigirse al sitio de la Emergencia, permaneciendo atentos a los requerimientos del Jefe de la Brigada.
- Dispondrán de equipos de comunicaciones por el tiempo que dure la misma.

**k. Acción del Subdirector de Seguridad Física**

Enterado de la Emergencia procede a:

- Permanecer en el puerto durante todo el tiempo que dure la Emergencia.
- Asesorar al Director General del Plan de Emergencias en lo relacionado con el apoyo de las autoridades militares y de policía que se hagan presentes en el Puerto a la hora de la Emergencia.
- Controlar los vehículos de su dependencia y los demás de la empresa, los cuales deben quedar disponibles para el transporte que se requiera en labores relacionadas con la Emergencia.
- Coordina y organiza el movimiento de personal por las puertas e implanta las Acciones requeridas para evitar robos y saqueos.
- Coordina con el subdirector de Seguridad Industrial la información al vecindario sobre la magnitud de la Emergencia, con el fin de tomar las medidas preventivas.
- Coordina el libre movimiento de los vehículos de control de incendios, rescate y ambulancias que se hagan presentes en las instalaciones del Puerto.

**l. Acción de los Operadores Portuarios**

Al escuchar la Alarma General de Incendio, los trabajadores de los Operadores Portuarios que estén operando Equipos y Maquinarias (Montacargas, Grúas, Cargadores, etc.), deberán

suspender sus actividades y dirigirse hacia el sitio de la Emergencia permaneciendo ALERTAS y disponibles para cualquier requerimiento que se les haga, relacionado con la situación.

**m. Acción del personal de vigilancia.**

El personal de vigilancia al escuchar la señal de Alarma de Incendio, actuará así:

- A menos que las circunstancias obliguen a lo contrario, permanecerán en sus áreas asignadas.
- Extremarán las medidas de vigilancia y control de seguridad para evitar robos y saqueos.
- El o los vigilantes del área involucrada en la Emergencia colaborarán en la evacuación del personal que no tenga nada que ver con el control de la misma, e impedirán el ingreso de personas extrañas ó que no pertenezcan a la Brigada.
- Permanecerán atentos a los requerimientos del Jefe de la Brigada.

**ARTICULO 40: Procedimiento en caso de ayuda mutua**

**40.1. Objetivo:**

El objetivo de este procedimiento es suministrar las guías a seguir por parte de la Sociedad Portuaria de Santa Marta cuando sea necesario prestar ayuda o solicitarla, para el control de emergencias graves que ocurran en nuestras instalaciones u otras ubicadas dentro del perímetro urbano de Santa Marta.

**40.2. Acción Inicial:**

La persona que reciba la solicitud de ayuda, bien sea en la Recepción, Portería Principal, Sistema de Radios o Teléfono directo, deberá proceder de la siguiente manera:

- a.- Identificar a la persona que solicita la ayuda, precisando el lugar, clase de Emergencia que ocurre y tipo de ayuda que necesita.
- b.- Con el medio disponible, teléfono, radio o mensajero, informará a Seguridad Industrial de la solicitud de ayuda recibida.
- c.- El personal de Seguridad Industrial al enterarse de la situación, avisa de inmediato al Supervisor de Entrada para que haga sonar la Alarma, al tiempo que avisa al Jefe de la Brigada. (Supervisor de Operadores en turno).

**c. Acción del Jefe de la Brigada**

El Supervisor de Operadores en su calidad de Jefe de la Brigada, de acuerdo con la ayuda solicitada y si las circunstancias operativas del puerto lo permiten, autorizará la salida de la máquina de bomberos o la Ambulancia.

Si la Emergencia es por Incendio, coordinará con el Supervisor de Bodegas y Patios y con el Inspector de Seguridad Industrial para decidir quien de los tres (3) saldrá de las instalaciones del puerto al mando de la máquina de bomberos y quien se queda en el puerto.

Al llegar al sitio de la Emergencia contactarán al encargado de las operaciones de control de la misma, con el fin de coordinar los trabajos.

Quien salga al mando de la máquina, controlará a su personal para evitar actos o acciones innecesarias que puedan resultar en lesiones, incremento de la emergencia, pérdida o daños en el equipo.

Tan pronto se controle la emergencia se regresarán al puerto de inmediato, no sin antes verificar que los implementos utilizados en las operaciones, estén completos.

**Tripulación de los vehículos.**

Máquina de Bomberos:

- Jefe de la Brigada. (Supervisor de Operadores, Supervisor de Bodegas y Patios o Supervisor de Seguridad Industrial).
- Conductor Maquinista. (Supervisor de Seguridad).
- Dos brigadistas.

Cuando la emergencia ocurra en días hábiles y en horario de Administración, el grupo se refuerza con el Subdirector de Seguridad Industrial y/o el Supervisor del Area.

En días feriados y horas no hábiles de trabajo, el Subdirector de Seguridad Industrial y/o el Supervisor del Area deberá ser notificado por Radio o por Teléfono, quienes enterados de la situación se desplazarán inmediatamente al lugar de la Emergencia.

Ambulancia:

- Conductor (Supervisor de Seguridad).
- Un Ayudante.

#### 40.3. Como solicitar ayuda.

No existen en Santa Marta empresas con las cuales se pueda establecer un procedimiento de solicitud de ayuda, por lo que se hará de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento para casos de Incendio; o sea, se llamará al Cuerpo de Bomberos Voluntarios Municipales.

El Subdirector de Seguridad Industrial será el encargado de informar al Director de Seguridad y al Director de Operaciones, de la prestación de la Ayuda Mutua, cuando esta se cumpla.

### **ARTICULO 41: Plan de evacuación**

#### 41.1. Objetivo:

El Plan de Evacuación de la Sociedad Portuaria de Santa Marta comprende las Acciones necesarias a poner en práctica ante la amenaza de un evento que ponga en peligro la integridad física y/o la vida de los ocupantes de sus instalaciones, facilitando su rápido traslado hacia un lugar seguro, a través de lugares también seguros.

#### 41.2. Identificación de los riesgos:

Este punto está claramente descrito en el Capítulo 5 de este documento.

#### 41.3. Selección de las rutas de escape:

##### **. Puerto de Santa Marta**

##### **Ruta Principal:**

La ruta principal de evacuación de las instalaciones del puerto en caso de una emergencia es la Entrada Principal, en donde los funcionarios que laboran en esa Area permanecen alertas y al escuchar la Alarma de Evacuación abrirán las puertas con el fin de facilitar la salida del personal hacia la parte exterior de las instalaciones del Puerto.

##### **Rutas Secundarias:**

- Muelles: Por su condición de puerto y ante la eventualidad de una emergencia cuya magnitud impida la evacuación por la ruta principal, se utilizarán los muelles a través de embarcaciones rápidas y seguras.
- Vía Hacia el Barrio San Martín: Saliendo por la Puerta principal del puerto y en caso de que la ruta principal se encuentre bloqueada o represente un riesgo, se tiene como alternativa dirigirse hacia el Barrio San Martín siguiendo la vía férrea.

##### **b. Edificio de Administración**

**Ruta Principal:**

La ruta principal de evacuación del edificio de Administración en caso de una emergencia, es la Entrada Principal del edificio, en donde el personal de Vigilancia que allí labora al escuchar la Alarma de Evacuación abrirán las puertas para facilitar la salida del hacia el exterior.

**Ruta Secundaria:**

En caso de obstrucción de la salida por la ruta principal, se utilizarán la salida Centro de Documentación, con descarga hacia el área de parqueadero, por el primer piso.

**41.4. Sitios de reunión final.**

El personal que labora en las instalaciones del puerto así como el que labora en el edificio de Administración y que al momento de ordenarse la evacuación utilice cualquiera de las rutas enunciadas anteriormente, debe reunirse en la zona aledaña al Mirador del Camellón construido por la Sociedad Portuaria, con el fin de que los Coordinadores de Evacuación realicen la verificación de acuerdo con el listado de personal de su área de responsabilidad.

**41.5. Funciones y responsabilidades de los Coordinadores de Evacuación:****a. Antes de la emergencia:**

- Verificar periódicamente las condiciones de su área y notificar a Seguridad Industrial los parámetros que determinan una evacuación exitosa.
- Instruir periódicamente al personal del área a su cargo sobre los procedimientos de evacuación.
- Mantener una lista actualizada del personal de su área de responsabilidad asignada.
- Luchar porque los pasillos y zonas de tránsito se mantengan despejados.

**a. Durante La Emergencia:**

- Verificar, sólo si es posible y en los casos previamente convenidos, la veracidad de la Alarma.
- Supervisar las Acciones a desarrollar de acuerdo al procedimiento.
- Verificar con la lista, las personas presentes en el área.
- Indicar a todos las salidas y recordarlas la Ruta Principal y las Alternas en caso de obstrucción.
- Fijar un sitio para la reunión final.
- Verificar que el área quede completamente evacuada.
- Evitar el regreso de personas.
- Verificar con la lista de personas que todos se encuentren en el sitio de reunión final.
- Estar atento a las órdenes del Jefe de la Brigada.

**a. Después de la emergencia:**

Elaborar un informe al Director de la Emergencia sobre el resultado del funcionamiento del Plan de Evacuación en el área de su responsabilidad.

**41.6. Aspectos importantes en la salida:**

- a. No correr.
- b. No devolverse por ningún motivo.
- c. Las mujeres deben quitarse los zapatos de tacón alto.
- d. En caso de humos, desplazarse agachados.
- e. Dar prioridad a las personas con mayor Riesgo en el Puerto (Mujeres embarazadas, personas de mayor edad, personas con impedimentos físicos, etc.).
- f. Antes de salir, verificar el estado de las vías.
- g. Cerrar las puertas sin seguro después de salir.

- e. Si tiene que refugiarse, deje una señal.

#### 41.7. **Ejecución del Plan:**

La EVACUACION podrá ser declarada por el Jefe de la Brigada. Sin embargo el Gerente ó el Subdirector de Seguridad Industrial podrán ordenar la evacuación en cualquiera de las áreas de la Sociedad Portuaria en el momento en que ellos lo consideren necesario.

Las entidades como la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos y la Defensa Civil, se encuentran igualmente facultados para declarar una evacuación en caso de emergencia.

En cualquiera de los casos anteriores, la orden de evacuación se dará a través de la Alarma General de la Empresa y teniendo en cuenta el código de señales previamente establecido.

#### 41.8. **Acciones Especiales:**

Es responsabilidad de la Gerencia, Direcciones, Subdirecciones y Jefaturas, asegurar toda la documentación confidencial de la Empresa inmediatamente se dé la orden de evacuar. Estas Acciones especiales se llevarán a cabo siempre que las condiciones ambientales y de seguridad lo permitan.

#### 41.9. **Coordinadores de evacuación:**

Los coordinadores de evacuación tienen como función específica, coordinar y dar las instrucciones precisas y objetivas sobre que hacer en caso de ordenarse la evacuación. Los coordinadores y áreas de evacuación estarán especificados en el plan de emergencias de la Sociedad Portuaria.

#### 41.10. **Nivel Estratégico**

##### **c. Acción y responsabilidad del Director General de la emergencia.**

El Gerente de la Sociedad Portuaria de Santa Marta es el Director General de una Emergencia cuando esta se presente en cualquiera de las áreas de inherencia de la Sociedad, y como tal, tiene un ámbito de acción global y total asumiendo la máxima Responsabilidad y Autoridad.

Toma decisiones y coordina funciones durante el desarrollo de la Emergencia.

##### **c. Acción del Director de Operaciones:**

Trabaja de manera coordinada con el Gerente de la Empresa y reemplazará a éste en su ausencia asumiendo todas sus funciones y responsabilidades en cuanto a emergencias se refiere.

##### **c. Acción del Auditor General.**

Será el segundo suplente y en ausencia de los dos anteriores, actuará como tal.

##### **c. Acción de los Subdirectores de Bodegas y patios y Control Portuario.**

Teniendo en cuenta el sitio en que se esté presentando la Emergencia y las áreas de responsabilidades de cada quien, se desplazarán hasta el sitio de la Emergencia y asesorarán a sus subalternos en todas las decisiones que halla que tomar en cuanto a movilización de mercancías, reubicaciones, zarpe de naves, etc.

##### **c. Acción del Director de Seguridad.**

En el evento de presentarse una Emergencia, asumirá las funciones de Director de Relaciones Públicas, y solamente a través de él se manejarán las informaciones sobre la Emergencia hacia los medios de comunicación y público en general.

#### 41.11. **Recomendaciones**

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. divulgará y dará a conocer ampliamente a todo el personal que labora para la Empresa, a los Operadores Portuarios, a las Empresas arrendatarias de oficinas en el edificio de Administración en general a todos los usuarios del Puerto de Santa Marta, el PLAN DE EMERGENCIAS para que lo conozcan y todos sepan sus funciones y que hacer si se llegare a presentar una Emergencia en las instalaciones de la Sociedad.

El éxito del **Plan de Emergencias de la Sociedad Portuaria Regional De Santa Marta S.A.** depende del entusiasmo e interés que cada uno de nosotros pongamos en su implementación.

#### **41.12. Responsabilidades del Armador, Capitán de Buque y Agencia Marítima:**

De conformidad con las normas vigentes en materia de responsabilidad, el Armador de todo buque que arribe al Terminal, su Capitán y su Agente Marítimo en Colombia, responderán solidariamente frente al operador portuario y frente a terceras personas en los siguientes casos.

- i. Daño o avería causado a las instalaciones del Terminal, incluyendo sus ayudas de navegación, piñas, muelles y equipos terrestres y flotantes.
- i. Daño o avería causados a los equipos y elementos de las personas que prestan servicios en el Terminal o laboran en el mismo.
- i. Remoción de los restos de una nave que haya naufragado.
- i. Servicios portuarios y especialmente todo gasto o costo originado por la entrada, estadía y zarpe de la nave.
- i. Lesiones causadas a personas al servicio del Operador Portuario, o que allí laboran, y los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento.
- i. Lesiones causadas a terceros y de los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento.
- i. Pérdidas o daños causados a otras naves o, artefactos navales.
- i. De todo otro acto o evento vinculado al arribo, estadía, labores y zarpe de la nave.

#### **ARTICULO 42:** Procedimientos para ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria.

Para el ingreso de personas a las áreas de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. y control de su permanencia, se debe cumplir los siguientes requisitos:

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

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

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

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

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

10. Demás disposiciones contempladas en el manual de seguridad física de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.

#### **ARTICULO 43:** Normas Generales sobre Facturación de Servicios

Todos los servicios se cobran en Dólares Americanos

#### **43.1 Uso de Instalaciones por las Embarcaciones**

##### **43.1.1 Muellaje para Naves en Tránsito** (Nacional, Internacional o en Cabotaje):

Corresponde al tiempo de permanencia de la embarcación atracada o acoderada.

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

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

##### **43.1.2 Muellaje para Naves y Artefactos navales permanentes:**

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

Los períodos son por mes o fracción

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

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

#### **43.2 Uso de Instalaciones por la Carga**

Es el uso de la instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., para el manejo de las cargas que ingresan o salen del puerto.

#### **k) Importación, Exportación y Cabotaje**

Las cargas de importación son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas.

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

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

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

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

Graneles sólidos (por tonelada movilizada)  
Graneles líquidos (por tonelada movilizada)  
carga general (por tonelada movilizada)  
Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)  
Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)  
Vehículos (por unidad movilizada y de acuerdo a su volumen)

**i. Vehículo:**

Se define como toda aquella motocicleta, triciclo, cuadra-ciclo, automóvil, autobús, buseta, camión, chasis, remolque, tractomula, con capacidad para transportar pasajeros o carga, siempre y cuando no esté contenida dentro de una unidad de transporte (contenedor), o embalaje.

Las unidades de remolque que tengan sus respectivos ejes y llantas que le permitan ser alados para su desplazamiento, se consideran como vehículos independientemente de la carga que tengan: furgón, cisterna, grúa, compresores, equipos, lanchas o botes, motos marinas, etc. Todo aquel otro tipo de vehículo o aquella máquina o equipo autopropulsado que no se encuentre contemplado dentro de esa definición, se tomará como carga general y se le aplicará su tarifa.

Las naves y artefactos navales: remolcadores, grúas flotantes, barcasas, bongos, planchones, etc., que arriben al puerto en alguna motonave o por sus propios medios, en calidad de carga para ser nacionalizados, se le aplicará la tarifa de carga general.

**b) Transbordo Nacional o Internacional**

Son aquellos cargamentos que estando destinados a otro puerto, son descargados en el puerto para ser reembarcados posteriormente en otra embarcación diferente hacia su destino final, Si el puerto de procedencia y el puerto de destino están dentro del territorio nacional, esto constituye un transbordo nacional.

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



Graneles sólidos (por tonelada movilizada)  
Graneles líquidos (por tonelada movilizada)  
Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)  
Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)  
Vehículos (por unidad movilizada y de acuerdo a su volumen)

### **43.3 Uso de Instalaciones por el Operador Portuario**

Es el uso de las instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., para asistir en las diferentes operaciones en la atención de las motonaves y las cargas.

#### **a) Al Operador Portuario Marítimo**

Corresponde a la carga o descargue y porteo de las unidades de carga desde o hacia las motonaves.

La tarifa es el cargo que se cobra, al operador portuario o su representante, por utilizar la infraestructura portuaria por el descargue o cargue de una motonave y en dependencia con el tipo de carga manejada como:

Graneles sólidos (por tonelada movilizada)  
Graneles líquidos (por tonelada movilizada)  
Carga General (por tonelada descargada o cargada)  
Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)  
Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)  
Vehículos (por unidad movilizada y de acuerdo a su volumen)

#### **b) Al Operador Portuario Terrestre**

Corresponde al desarrollo de la actividad de movilización de la unidad de carga, o cargue/descargue de la mercancía en un medio de transporte terrestre dentro de las instalaciones portuarias,

En los casos en que el porteo (\*) lo realice un operador portuario distinto al operador portuario marítimo designado, se cobrará el cargo de operador portuario terrestre a quien realice esta actividad.

(\*) Porteo es la actividad de desplazamiento de la carga desde el costado del buque al área de almacenamiento o viceversa, dentro de las instalaciones portuarias.

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

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

#### **c) Al Operador Portuario de Pilotaje y Remolcador**

Corresponde al desarrollo de la actividad propia en la operación de atraque y desatraque de las embarcaciones.

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

Movilización de la unidad de carga, o cargue/descargue de la mercancía en un medio de transporte terrestre, dentro de las instalaciones portuarias.

### **43.4 Servicios Varios**

Corresponde a servicios adicionales que se prestan dentro de las instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., y que tienen que ver con actividades complementarias en la transferencia de las cargas.

La tarifa es el cargo fijado a quien solicite o tenga que ver con el servicio en dependencia de actividades tales como:

1. Suministro de energía eléctrica
2. Limpieza frente de trabajo
3. Suministro de agua potable

#### **44.5 Almacenaje:**

Corresponde a la utilización de las áreas de almacenamiento cubiertas o descubiertas que tiene en disposición la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., para la prestación de este servicio.

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

**ARTICULO 45:** La presente Resolución deroga la Resolución N°. 3716 del 13 junio de 2003 del Ministerio de Transporte y rige a partir de la fecha de su publicación.