

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

- 8 0 6

RESOLUCIÓN No. DE 2019

(07 JUN 2019)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A., en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 del 20 de agosto de 2015"

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y las Resoluciones Nos. 1096 del 25 de junio de 2018 y 1939 del 23 de octubre de 2018.

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1ª de 1991, correspondía a la entonces Superintendencia General de Puertos "(...) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelacones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley."
2. Que a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al enunciar las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 le asigna la de "Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos."
3. Que, en virtud de lo anterior, la Superintendencia General de Puertos por Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.
4. Que mediante Decreto 101 de 2000 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones" modificado por el Decreto 2741 de 2001, le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de Concesiones Portuarias, y en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTT la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
5. Que mediante el Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones, con el objeto de "planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de

JCC.

A

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario."

6. Que el Decreto No. 087 de 2011, "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", modificado por el Decreto 2189 de 2016, en sus artículos 2, numeral 2.4 y 6, numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.

7. Que mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un Establecimiento Público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

8. Que la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A suscribieron el 20 de agosto de 2015 el Contrato de Concesión Portuaria No. 002 el cual establece en la Cláusula vigésima -Obligaciones del Concesionario, numerales 36, 37 y 51, respectivamente las de "(...) Presentar ante el CONCEDENTE antes del inicio de las operaciones el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria para su aprobación, el CONCESIONARIO no podrá iniciar la operación sin la aprobación del citado reglamento (...) 37. Actualizar o ajustar cuando así se requiera, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria y dar cumplimiento al mismo (...) 51. Las demás que se deriven de la ley, el contrato y demás disposiciones vigentes, sobre aspectos técnicos de operación y las normas que la modifiquen o adicionen."

9. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, "Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.", disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.

10. Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación "(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios."

11. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 15 dispone:

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

1. Servicios portuarios que presta.
2. Condiciones de la prestación de los servicios.
3. Políticas de calidad y acceso.
4. Verificación de información y documentos.
5. Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.
6. Reglamento de Seguridad Industrial.
7. Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional.
8. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.

LCG.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

9. Cuantificación de las cargas, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios entre los prestadores del servicio.
 10. Elementos materiales para la prestación de servicios y sus características.
 11. Recursos humanos mínimos para la prestación de servicios y su cualificación.
 12. Requisitos para el acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.
 13. Estructura tarifaria de acuerdo con la normatividad vigente.
 14. Plazo de vigencia de las concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario otorgado por la autoridad competente.
 15. Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios.
 16. Reservas en la prestación de servicios y acceso a las instalaciones portuarias, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.
 17. Sistemas para el manejo de la carga determinado por tipo de carga y modalidad de operación de comercio exterior realizado (Importación, Exportación, etc.).
 18. Horarios de atención al público, procedimientos y requisitos que deban cumplir los autorizados y quienes realicen actividades portuarias, conforme a lo establecido en la presente resolución.
 19. Obligaciones de los operadores portuarios y usuarios de la terminal portuaria."
12. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 18 establece:
- "El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos relacionados con el puerto:
1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.
 2. Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.
 3. Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
 4. Accesos a áreas de fondeo y maniobras.
 5. Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.
 6. Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, pifias y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
 7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.
 8. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.
 9. Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.
 10. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes."
13. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 20 dispone:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LEG.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

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

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

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

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

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

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

Concesiones otorgadas entre los siguientes años: (Desde-hasta)	Plazo máximo de radicación de documentación por parte de los autorizados
2017	Cinco (5) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2012-2016	Siete (7) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2010-2011	Nueve (9) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2007-2009	Once (11) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2002-2006	Trece (13) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1996-2001	Quince (15) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1992-1995	Diecisiete (17) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.

18. Que mediante comunicación No. 29201803173 MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO del 25 de mayo de 2018 suscrita por el Director General Marítimo, radicada en la entidad bajo el No. 2018-409-053753-2 del 30 de mayo de 2018, se indica:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

"(...) para (sic) concepto de la Autoridad Marítima de acuerdo con lo establecido en la Resolución 0850 del 6 de abril de 2017 expedido (sic) por el Ministerio de Transporte, me permito remitir Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación-RCTO de la Sociedad Portuaria Coremar Shore Base S.A. con concepto previo Favorable y un CD que contiene el documento evaluado, con el propósito de continuar con el correspondiente proceso".

19. Que con comunicación con registro No. 20186000581631 del 5 de junio de 2018 suscrita por el Superintendente Delegado de Puertos, radicada en la entidad bajo el No. 2018-409-056675-2 del 7 de junio de 2018, se indica:

"La Representante Legal de COREMAR SHORE BASE S.A., doctora Natalia González Alarcón, mediante escrito radicado en esta Superintendencia con No. 20185603426272 del 03/05/2018, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del asunto, debidamente ajustado conforme requerimientos de esta Superintendencia realizado mediante radicado No. 20176001264781 del 17/10/2017 y a través de correo electrónico fechado el 21/05/2018.

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

20. Que, en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la Sociedad Coremar Shore Base S.A., mediante la comunicación radicada con el No. 20184090599372 del 18 de junio de 2018, remitió a la ANI el texto definitivo y ajustado del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para su correspondiente aprobación.

21. Que el proyecto cuenta con un Plan de Manejo Ambiental establecido por la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE, mediante la Resolución No. 0731 del 3 de diciembre de 1999, para el desarrollo de las actividades de operación y funcionamiento del muelle. , El Expediente de RETRAMAR S.A.S fue trasladado al EPA como Autoridad competente en la jurisdicción del suelo urbano de Cartagena desde su creación en el año 2002, mediante la Ley 768.

22. El Establecimiento Público Ambiental EPA Cartagena, expidió los siguientes actos administrativos, que hacen parte de la Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

- Resolución 0690 del 2 de septiembre de 2011, el Establecimiento Público Ambiental EPA Cartagena, modifica parcialmente la Resolución No. 0731 del 3 de diciembre de 1999, emitida por CARDIQUE, mediante la cual se estableció Plan de Manejo Ambiental a la Empresa RETRAMAR S.A.S., en el sentido de autorizar las siguientes obras y actividades: Construcción y adecuación de una base en tierra para ofrecer servicios logísticos a embarcaciones navales relacionadas con la exploración petrolera y construcción de bodega para almacenamiento.
- Resolución No. 0732 del 25 de julio de 2011, CARDIQUE resuelve que es viable ambientalmente autorizar a la Sociedad Retramar S.A.S., la relimpia del área marítima y el canal de acceso al muelle, consistente en el retiro de 489.000 m³ de sedimentos sujeto al cumplimiento de unas obligaciones.
- Resolución No. 105 del 25 de abril de 2016, el Establecimiento Público Ambiental EPA Cartagena autoriza la cesión total de derechos y obligaciones derivadas de la Resolución No. 0731 del 3 de diciembre de 1999, por medio de la cual se establece un Plan de Manejo Ambiental a la Empresa RETROMAR S.A.S., emitida por CARDIQUE, para las actividades de operación y

LCG.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

funcionamiento del muelle en la Bahía de Cartagena, recibida en traslado por competencia en el EPA Cartagena, y la Resolución 0690 del 2 de septiembre de 2011, por medio del cual se modifica parcialmente un Plan de Manejo Ambiental y se dictan otras disposiciones a la Sociedad RETRAMAR S.A.S., emitida por el EPA Cartagena, Parte cedente, mediante la cual cede a la Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

23. Que mediante oficio con radicación ANI No. 2018-303-019736-1 del 26 de junio de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, solicita al Establecimiento Público Ambiental EPA Cartagena, emitir el respectivo concepto al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones allegado por el Concesionario.

24. Que el Establecimiento Público Ambiental EPA Cartagena mediante comunicación No. ANI No. 2018-409-103482-2 del 5 de octubre de 2018, suscrita por el Director General del Establecimiento Público Ambiental EPA, emitió concepto en los siguientes términos:

"Dando alcance a su solicitud 2018-303-019736-1 de fecha 26/06/2018, la cual solicita pronunciamiento sobre el Reglamento Condiciones Técnicas de Operación COREMAR SHORE BASE S.A.

Esta autoridad luego de revisado el contenido del Reglamento Condiciones Técnicas de Operación COREMAR SHORE BASE S.A., en particular lo relacionado con los aspectos ambientales y las medidas implementadas para el manejo, emite concepto favorable".

25. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1096 de 25 de junio de 2018², efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

26. Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 20183030178493 evaluó el documento remitido por el concesionario verificando que este contara con las aprobaciones de las entidades pertinentes que son la DIMAR, de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE y el EPA al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por EL CONCESIONARIO, adjuntando los siguientes documentos:

1. Resolución No. 0000850 del 06 de abril de 2017 – Ministerio de Transporte
2. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Coremar Shore Base S.A. (Formato Word)
3. Concepto favorable Superintendencia de Puertos y Transporte, Radicado ANI No. 2018-409-056675-2

² Resolución No. 1096 de 2018, *"Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones"*. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Portuarios. Funciones Esenciales. "(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos (...) 16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría." (Pag 31-32)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

4. Concepto favorable Dirección General Marítima – DIMAR, Radicado ANI No. 2018-409-053753-2 5. Concepto favorable Establecimiento Público Ambiental – EPA, Radicado ANI No. 2018-409-103482-2

27. Que sólo podrá otorgarse aprobación del RCTO en lo que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión N°002 de 2015. Se aclara que dentro de las actividades autorizadas en el Contrato de Concesión no se encuentra la referida a desguace y chatarrización.

28. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Coremar Shore Base S.A. y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Coremar Shore Base S.A., en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 del 20 de agosto de 2015, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

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

ARTÍCULO SEGUNDO. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, la Sociedad Coremar Shore Base S.A., deberá fijar ejemplar físico de esta resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la Sociedad Coremar Shore Base S.A., conforme al marco normativo vigente.

ARTÍCULO TERCERO. Notifíquese la presente resolución a la Sociedad Portuaria Coremar Shore Base S.A., por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO CUARTO. Comuníquese la presente resolución, a la Superintendencia de Puertos y Transportes, al Establecimiento Público Ambiental EPA, y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

126.

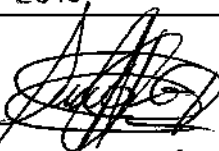
"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

ARTÍCULO QUINTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

ARTÍCULO SEXTO. Contra la presente resolución procede el recurso de Reposición.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., el día 07 JUN 2019



LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ

Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico: Luz Dianne Díaz Gómez—Abogada GAL1 VJ 
Proyectó Técnico: Fernando Alberto Hoyos Escobar—Experto G 03 – 7 - VGC 
Proyectó ambiental: Nohora Fernanda Millan Ballen —Apoyo ambiental GITA- VPRE - ANI 

Vo. Bo Jurídico: José Román Pacheco Gallego- Gerente Asesora Legal 1 - VJ 
Vo. Bo. Técnico: Edison Díaz García- Gerente de Proyectos Portuarios 
Vo. Bo. Ambiental: Beatriz Eugenia Orozco Gil— Coordinador Grupo Interno de Trabajo Ambiental VPRE 

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE
S.A.

COREMAR
OFFSHORE

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

ANTECEDENTES.

En la actualidad los predios tienen concesión formalizada mediante el CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 002 DE 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. En dicho contrato se tienen en cuenta las siguientes consideraciones:

Dentro del Artículo 334 de la Constitución Política se estableció que "La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano."

En desarrollo de la disposición constitucional precitada, en el Artículo 19 de la Ley 11 de 1991 se estableció que la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla de acuerdo con la Ley.

Mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del instituto Nacional de Concesiones — INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.

Dentro del Artículo 25 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 dispone expresamente que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el instituto Nacional de Concesiones - INCO, continuarán a favor y cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Dentro del procedimiento para otorgar concesiones portuarias en la Agencia Nacional de Infraestructura es el consagrado en la Ley 1a de 1991 y el Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015.

A través de la comunicación No. 2011-409-03059-2 del 28 de octubre de 2011, el Representante Legal de la sociedad PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. y el representante legal de la sociedad RETRAMAR S.A.S., sociedades comerciales de nacionalidad colombiana legalmente constituidas solicitaron que se otorgue concesión portuaria a favor de RETRAMAR S.A.S., para "...ocupar; utilizar y administrar, en forma temporal y exclusiva, las zonas de uso público marítima, terrestre y terrenos adyacentes a estos, así como la infraestructura existente homologada a RETRAMAR S.A.S. ubicada en la Bahía de Cartagena, sector El Bosque, en el Distrito de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, que se destinará al manejo de carga general, carga de proyectos y carga del sector petrolero y minero, en la modalidad de servicio público, la cual ha sido gestionada por PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., mediante el radicado que se enuncia en la referencia, de fecha 8 de julio de 2011..."

La Agencia Nacional de Infraestructura, verificó el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 1° de 1991, y el Decreto 4735 de 2009, (vigentes para la época de presentación de la solicitud de concesión) aplicables al trámite solicitado.

Mediante Resolución No. 110 del 21 de febrero de 2012, se ordenó la celebración de la Audiencia Pública, la cual se llevó a cabo el día 29 de marzo de 2012 a las 9:30 a.m. en las instalaciones de la entidad.

Dentro del cumplimiento del Artículo 12 de la Ley 11 de 1991 y del Artículo 15 del Decreto 4735 de 2009, (vigentes para la época) la Agencia Nacional de Infraestructura, fijó las condiciones para otorgar la concesión portuaria, mediante la expedición de la Resolución No. 1297 del 23 de septiembre de 2014, indicándose dentro de la misma los términos y condiciones a los que se sujetaría la sociedad RETRAMAR S.A.S., para el otorgamiento de la concesión.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

Dentro del artículo décimo segundo de la Resolución No. 1297 del 23 de septiembre de 2014, expedida por esta Agencia, fijó como condiciones para otorgar la concesión portuaria las siguientes, la de Realizar la reversión a la Nación, de las zonas de uso público entregadas en concesión portuaria por la DI MAR y ceder gratuitamente y en buen estado de operación, las construcciones portuarias e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de la solicitud de concesión, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1° de 1991 y constituir una sociedad portuaria en los términos y condiciones señalados por el Decreto 4735 de 2009, entre otros documentos.

Para el cumplimiento de tales condiciones la ANI estableció a la sociedad RETRAMAR S.A.S., un plazo de DOCE (12) meses siguientes a la expedición de la citada resolución.

Que a través de la comunicación radicada en esta Agencia con el No. 2015-409- 010076-2 del 23 de febrero de 2015, la sociedad RETRAMAR S.A.S. allegó la documentación solicitada, y aportó para el efecto el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá Sede Norte del 12 de febrero de 2015, a través del cual se evidencia que se constituyó la sociedad portuaria COREMAR SHORE BASE S.A., identificada con Nit No. 900.815.014-6, en cumplimiento de lo establecido por la Ley 1° de 1991.

Que el día 27 de mayo de 2015, en la ciudad de Bogotá, el representante legal de la sociedad RETRAMAR S.A.S., y el Vicepresidente de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura, suscribieron el Acta de Reversión, mediante la cual se revirtieron a la Nación las zonas de uso público, las construcciones y los inmuebles por destinación del Terminal RETRAMAR, ubicado en el Barrio El Bosque, Municipio de Cartagena de acuerdo con la Resolución No. 022 del 17 de enero de 2012 expedida por el entonces INCO, la cual fue prorrogada mediante las Resoluciones No. 107 de 25 de enero de 2013 y No. 188 de 27 de enero de 2014, y en cumplimiento del artículo 8 de la Ley 1 de 1991.

Que en cumplimiento del artículo 14 de la Ley 11 de 1991 y del artículo 2.2.3.3.1 del Decreto 1079 de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura, continuó con el trámite de la solicitud, mediante la expedición de la Resolución No. 902 del 5 de junio de 2015, en la cual se otorgó y señalaron los términos en los que se suscribiría el contrato de concesión portuaria.

1.1.2. Que en consideración a lo anterior, las partes han decidido celebrar el presente contrato que se regirá por las siguientes cláusulas:

a. Cláusula 1 OBJETO DEL CONTRATO

i. El objeto del presente contrato es el otorgamiento al CONCESIONARIO por parte del CONCEDENTE, de una concesión para autorizar la ocupación en forma temporal y exclusiva de los bienes de uso público descritos en la CLÁUSULA 2 BIENES CONCESIONADOS para la construcción, operación y mantenimiento de un terminal portuario, que se destinará al manejo de carga general, carga de proyectos y carga del sector petrolero y minero, en la modalidad de servicio público a cambio de una contraprestación económica a favor del CONCEDENTE, en los términos descritos en la CLÁUSULA 13 VALOR DEL CONTRATO Y DE LA CONSTAPRESTACION de este Contrato.

b. Cláusula 2 BIENES CONCESIONADOS

i. El área objeto de la concesión portuaria que se otorga, necesaria para el desarrollo del proyecto, tiene las siguientes particularidades: La zona de uso público que se solicita en concesión está ubicada en la Bahía de Cartagena, sector El Bosque, en el Distrito de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

1. ASPECTOS GENERALES.

1.1. Objetivo.

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

1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

1.2.1. Las Disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1ª. del 10 de enero de 1991, La Resolución 0071 del 11 de febrero de 1997 emanadas de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las cuales constituyen parte integrante del presente Reglamento.

1.2.2. Las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento son de obligatorio cumplimiento para Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., y para todas las personas naturales o jurídicas que utilicen sus instalaciones o servicios.

1.2.3. Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Agencias de Aduana, Operadores Portuarios, los transportistas, empresas contratistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

1.2.4. Ninguna persona, incluida la tripulación, podrá desembarcar o embarcar por los muelles o cualquier otro sitio del Terminal, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualquiera que sea la clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. y las autoridades competentes.

1.2.5. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exime o exonera a los usuarios y autoridades de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. 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 – DIAN, Ministerio de Transporte o por las demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias, tales como las de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, ambientales y otras que por normas legales sean establecidas.

1.3. Definiciones

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

1.3.1.1. **Actividad Portuaria:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; el manejo de carga, estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura, acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación, reconocimiento y usería, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos,

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación y en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

- 1.3.1.2. **Agente marítimo:** Es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.
- 1.3.1.3. **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.
- 1.3.1.4. **Autoridad Aduanera:** Es la persona de la administración aduanera que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones ejerce la potestad aduanera.
- 1.3.1.5. **Autoridad Ambiental:** Es el Ministerio del Medio Ambiente.
- 1.3.1.6. **Autoridad marítima:** Es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en material marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto. Cuando se considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad marítima y fluvial de practicaje, ejercerá sus funciones en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los Terminales portuarios.
- 1.3.1.7. **Autoridad Portuaria:** Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la presentación del servicio y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.
- 1.3.1.8. **Base:** hace referencia a la palabra en inglés Shore Base (Base de Operaciones sector Oil & Gas) que funciona como instalación portuaria.
- 1.3.1.9. **Capitanía de Puerto:** Autoridad marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la autoridad marítima nacional en su jurisdicción.
- 1.3.1.10. **Carga a Granel:** Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.
- 1.3.1.11. **Carga Contenedorizada:** Son las mercaderías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas, para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.
- 1.3.1.12. **Carga General:** Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas del muelle y que para efectos prácticos se clasifican así:
 - 1.3.1.12.1. Empacadas, ensacadas y envasadas.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 1.3.1.12.2. Semigraneles. Troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
- 1.3.1.12.3. 1.3.1.12.3. Piezas. Maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
- 1.3.1.12.4. Pesada. Cuando no se pueden manipular con las grúas normales de muelle y en general su peso excede las 30 toneladas.
- 1.3.1.12.5. La carga general es susceptible de ser paletizada, eslingada, contenedorizada, o manipulada Roll off- Roll on.
- 1.3.1.13. **Carga Peligrosa:** Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente; clasificadas como tal por la O.M.I.
- 1.3.1.14. **Carga:** Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.
- 1.3.1.15. **Cargues o Descargues directos:** Modalidad de una operación de cargue y descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o prestiba en el Terminal.
- 1.3.1.16. **Concesión portuaria:** Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una Sociedad Portuaria utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de aquellos o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una prestación económica a favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos.
- 1.3.1.17. **Desguace:** Proceso de retirar todos los apartados y equipos de abordaje y dismantelar la estructura de una nave o artefacto naval, para reciclar o hacer otra destinación que garantice la adecuada disposición final de estos materiales.
- 1.3.1.18. **Dirección General Marítima (DIMAR):** Es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del gobierno nacional en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984 y los reglamentos y disposiciones que lo reformen y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.
- 1.3.1.19. **Naturaleza de la Obligación Aduanera:** La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono o el decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía y obligación que recaiga sobre ella.
- 1.3.1.20. **Nave:** Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga de importación y/o exportación, transbordo y cabotaje; pudiendo ser de línea regular o línea ocasional. En general, las construcciones idóneas para la navegación a las que se refiere el Código de Comercio.
- 1.3.1.21. **Nave de línea regular:** Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.
- 1.3.1.22. **Nave de línea ocasional:** Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinuas.
- 1.3.1.23. **Embarcación Offshore:** Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga desde el shore base a la plataforma de perforación o viceversa para la operación

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

de una o varias plataformas offshore. También aplica para embarcaciones que apoyan la sísmica de bloque offshore.

- 1.3.1.24. **Offshore:** Operaciones en el mar (costa afuera) del sector petrolero.
- 1.3.1.25. **Organización Marítima Internacional O.M.I.:** Persona jurídica de cobertura mundial responsable de las regulaciones relacionadas con el mar y que agrupa a todos los países que ejercen actividad portuaria marítima.
- 1.3.1.26. **Operador Portuario:** Es la persona natural o jurídica que reconocida por la Superintendencia de Puertos y Transportes, que presta servicios en los terminales, tales como cargue y descargue, vaciado y llenado de contenedores, dragado, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, reparaciones mejores, tarja, trincado, alquiler de equipo, almacenamiento, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga y toda otra actividad que se realice en el Terminal, tal como lo estipula el artículo 5 de la Ley 01 de Enero 10 de 1991, y el Decreto 2091 de 1992 y las normas que en el futuro lo modifiquen o lo adicionen.
- 1.3.1.27. **Protocolo:** Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria.
- 1.3.1.28. **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 rivera de un 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. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
- 1.3.1.29. **Responsables de la obligación aduanera:** De conformidad con las normas correspondientes, serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario, el poseedor o tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones aduaneras que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, las Sociedades de Intermediación Aduanera y el declarante. Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la DIAN o por la entidad que en un futuro haga sus veces.
- 1.3.1.30. **Shore Base:** Base de operaciones logísticas y de apoyo al sector minero energético, especialmente en lo que tiene que ver con las fases de exploración, construcción y explotación de pozos petroleros donde se tiene la capacidad de almacenamiento y despacho de fluidos de perforación, carga general de todo tipo de proyectos y toda la logística que requiera la plataforma offshore para su normal operación en el mar, shore base es un nombre técnico que a nivel mundial se le da en el sector petrolero.
- 1.3.1.31. **Sociedades Portuarias:** Son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puerto, y otros servicios directamente relacionadas con la actividad portuaria. (Art. 5.20 Ley 1ª. de 1991).
- 1.3.1.32. **Terminal:** Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., y estipuladas en el contrato de concesión No 002 de 2015

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 1.3.1.33. **Transferencia Marítima:** Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transferida de un medio de transporte marítimo a otro o al muelle y viceversa.
- 1.3.1.34. **Transferencia Terrestre:** Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país o fuera de las instalaciones del Terminal, área concesionada. Tales como: Del Costado de la nave al sitio de almacenamiento, del costado de la nave a su destino final fuera de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. o a otro depósito habilitado, del sitio de almacenamiento a su destino final fuera de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. Y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 1.3.1.35. **Usuario:** Son los Armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, los Operadores Portuarios, sociedades de intermediación aduanera, contratistas y en general, toda persona que utiliza las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio**
- 1.4.1. Requisitos para la utilización de las instalaciones portuarias.
- 1.4.1.1. Toda persona natural y/o jurídica que requiera utilizar las instalaciones del Terminal Marítimo de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A, debe presentar solicitud escrita indicando el servicio solicitado utilizando los formatos establecidos por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.; en caso de operador portuario, constancia del contrato de uso de instalaciones. Así mismo debe acreditar mediante certificaciones y/o permisos emitidos por la autoridad competente, la idoneidad para la ejecución de sus actividades y/o servicios dentro de la instalación portuaria.
- 1.4.1.2. El operador portuario y en general todos los usuarios debe asegurar que el personal asignado para ejecutar los trabajos sea competente, en función de su educación, formación, experiencia y habilidades para las funciones que va a desempeñar. Estas competencias deben incluir las relacionadas directamente con el cargo a desempeña y con Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental.
- 1.4.1.3. Así mismo debe realizar sus propias capacitaciones en temas de Seguridad y en el Trabajo y Gestión Ambiental como requisito.
- 1.4.1.4. El personal técnico, que según la ley requieran certificaciones específicas por un ente del estado, deberán mantenerlas vigentes. La sociedad portuaria podrá solicitar dichas certificaciones para control.
- 1.4.1.5. Cuando se presenten cambios en el agenciamiento de una embarcación, la responsabilidad del Agente Marítimo inicial cesará ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuando se cumplan las siguientes formalidades:
- 1.4.1.5.1. Presentación de la copia del desistimiento y aceptación de los Agentes Marítimos respectivos, ante DIMAR – Capitanía de Puerto.
- 1.4.1.5.2. Notificación conjunta y aceptación de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., de la actuación anterior, indicando la fecha y hora a partir de la cual se produce el cambio. Sin el cumplimiento de estos requisitos no cesará la responsabilidad del primer agente ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

1.4.1.5.3. El nuevo Agente Marítimo será responsable ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., por el pago de todos los servicios prestados a la nave a partir de la aceptación del cambio de Agente, con el cumplimiento de las anteriores formalidades.

1.4.2. Requisitos generales para la utilización del Terminal por parte de los Operadores

1.4.2.1. El Operador Portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y/o los equipos para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en las fechas y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., de conformidad con lo establecido en el Comité de Operaciones.

1.4.2.2. El Operador Portuario suscribirá las garantías que Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. determine necesarias ante posibles daños que por su culpa sean causados a terceros, a sus instalaciones y a la carga.

1.4.2.3. Los Operadores Portuarios se comprometen en el ejercicio de sus actividades a cumplir con los requisitos, normas HSEQ, y estándares establecidos por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

1.4.2.4. La responsabilidad de un Operador Portuario cesará cuando se produzca la notificación por escrito con la debida anticipación a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. por parte del Agente Marítimo y del Operador Portuario de la revocación o renuncia formal de la operación y la aceptación por escrito por parte del nuevo Operador Portuario.

1.4.2.5. Todos los operadores portuarios estarán ubicados en el sitio asignado por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. y sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica previa programación de Operaciones y una vez finalice la operación deberá retornar a su área de parqueo asignada.

1.4.2.6. Los operadores portuarios están en la obligación de recoger las basuras que se generan por motivos de la operación que están realizando. En caso de que Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. efectúe o contrate la limpieza de un área específica en razón a la operación efectuada por un operador portuario, facturará este servicio por el valor real del mismo.

1.4.2.7. Los operadores portuarios están en la obligación de transportar la carga a los sitios de almacenamiento que en su momento asigne Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. En caso contrario Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. las movilizará con cualquier otro operador y facturará el servicio más los sobrecostos al operador que haya incumplido.

1.4.2.8. Todos los cargamentos que se movilicen a través de las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE 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 establecidas por la O.M.I en caso de tratarse de carga peligrosa.

1.5. Obligaciones:

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 1.5.1.1. Mantener vigente su registro de Operador Portuario ante la Superintendencia de Puertos y Transporte de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
- 1.5.1.2. Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria.
- 1.5.1.3. Registrar ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. a todo el personal dependiente o subcontratado que requiera para sus operaciones e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos.
- 1.5.1.4. Informar a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. la aceptación o desistimiento de una operación en el Terminal.
- 1.5.1.5. Al finalizar sus operaciones, suministrar la información de tal forma que sea utilizable por los medios estadísticos.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

- 1.5.2.1. Todas las agencias marítimas, deberán tener su respectivo registro como Empresa Prestadora de Servicios Marítimos ante Dimar y mantener vigente su Licencia de Explotación Comercial ante la Dirección General Marítima de acuerdo con las actividades de agenciamiento que desarrolle.
- 1.5.2.2. Atender únicamente las naves para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria y que previamente anunció.
- 1.5.2.3. Registrar ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. a todo el personal dependiente o subcontratado que requiera para sus operaciones e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos.
- 1.5.2.4. Informar a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. la aceptación o desistimiento del arribo o zarpe de una nave en el Terminal.
- 1.5.2.5. Al finalizar sus operaciones, suministrar la información de tal forma que sea utilizable por los medios estadísticos y para la aplicación de los descuentos por productividad.

1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

- 1.5.3.1. Cumplir con las normas establecidas por el terminal para el recibo, almacenamiento y despacho carga.
- 1.5.3.2. Realizar únicamente las actividades para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria.
- 1.5.3.3. Registrar ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. a todo el personal dependiente o subcontratado que requiera para sus actividades e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos.
- 1.5.3.4. Informar a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. la aceptación o desistimiento de una actividad en el Terminal.

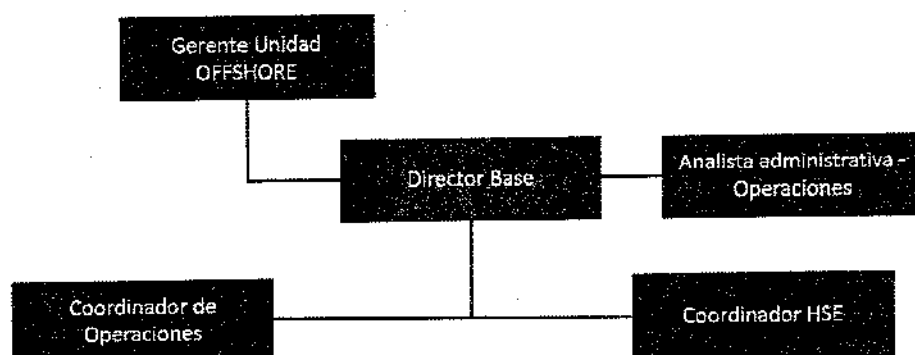
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 1.5.4.1. La Sociedad Portuaria COREMAR SHORE BASE S.A cuenta con la Declaración de Cumplimiento No. 050045, expedida por DIMAR el 28 de octubre de 2017 y con vigencia hasta septiembre 28 de 2021, donde se certifica que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y que esta instalación observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado.

2. Capítulo II - ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización.



2.1.1. La compañía o empresa.

- 2.1.1.1. Coremar cuenta con bases logísticas que ofrecen soluciones integrales para el desarrollo de proyectos costa afuera en el sector de Petróleo y Gas, operaciones portuarias en general; Cuenta con infraestructura propia en Cartagena y Barranquilla que brindan soluciones que permiten optimizar las operaciones portuarias y del sector Oil & Gas.
- 2.1.1.2. Los valores que integran esta solución son servicios portuarios, gestión de residuos, recolección de aguas grises, control de materiales e inventarios, bodegas y patio para almacenamiento, manipulación de carga, suministro de equipos de izaje, suministro de combustible, agua y provisiones para las operaciones. Adicionalmente permite soluciones puntuales para la chatarrización de embarcaciones.
- 2.1.1.3. Cuenta con la experiencia y el personal especializado en este tipo de operaciones que permiten garantizar un resultado óptimo en las mismas. Posee con un equipo experto y único en Colombia que cumple técnica y personalmente el perfil requerido para este tipo de operaciones.
- 2.1.1.4. El principal objetivo en los procesos que se realizan es la seguridad de las personas, el medio ambiente y las operaciones. Para ello, es aplicado un Sistema Integrado de Gestión con base a las Normas, Acuerdos Internacionales y Leyes Colombianas, tales como: ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, Solas, Marpol, Código ISPS, DNV 2.7-1, BS EN 12079, Código ASME, UKOOA.

2.1.2. Funciones del Terminal o sociedad portuaria

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 2.1.2.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., tiene como funciones principales, además de las establecidas en el contrato de concesión No 002 de 2015, entre otras las siguientes:
- 2.1.2.1.1. Administrar, mantener y desarrollar tanto la infraestructura portuaria, como la línea de atraque del Terminal.
- 2.1.2.1.2. Definir políticas de calidad administrativa, operativa, logística y de almacenamiento.
- 2.1.2.1.3. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el Terminal.
- 2.1.2.1.4. Inspeccionar, cuando las condiciones lo ameriten, la carga y establecer el estado que se encuentre antes de ser desembarcada y/o embarcada, o después de estar estibada a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio, por intermedio del área responsable de dicha labor.
- 2.1.2.1.5. Supervisar y controlar los servicios que suministren o soliciten los usuarios dentro de las instalaciones portuarias.
- 2.1.2.1.6. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria y las instalaciones concesionadas, previa aprobación de la Superintendencia general de Puertos, con el propósito de mejorar los servicios a los usuarios y mejorar la eficiencia en el Terminal.
- 2.1.2.1.7. Comercializar y promocionar los servicios que presta el Terminal Marítimo estableciendo objetivos a corto, mediano y largo plazo.
- 2.1.2.1.8. Maximizar la utilización del espacio abierto en el terminal y mantener despejadas las vías de circulación a efecto de aumentar la eficiencia en el manejo de carga que requieran espacio abierto.
- 2.1.2.1.9. Demarcar y asignar zonas para el manejo adecuado de carga general y de proyectos de acuerdo con el volumen de carga que manejen los operadores portuarios y la complejidad de la misma.
- 2.1.2.1.10. Presentar informes estadísticos detallados a la Superintendencia General de Puertos en los formatos que para tal fin suministrará la Superintendencia General de Puertos.
- 2.1.2.1.11. Publicar y dar a conocer al público en general todas las tarifas.
- 2.1.2.1.12. Publicar y sustentar todas las políticas para utilización de los muelles, cargue, descargue, atraques y permanencia de buques en el puerto.
- 2.1.2.1.13. Fijar las tarifas para el alquiler de áreas solicitadas por los usuarios dentro del área de concesión.
- 2.1.2.1.14. Prestar un servicio público eficiente y seguro.
- 2.1.2.1.15. Fomentar y establecer buenas relaciones públicas con los ciudadanos del sector donde está ubicada la Sociedad COREAMAR SHORE BASE S.A., para que estos se sientan parte de la actividad portuaria y ayuden al buen uso del Terminal.
- 2.1.2.1.16. Cancelar oportunamente las obligaciones contraídas con la Superintendencia General de Puertos de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión.
- 2.2. Administración.**

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

2.2.1. Modelo de administración y operación

- 2.2.1.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., podrá prestar servicios portuarios en forma directa y/o a través de los operadores portuarios, debidamente autorizados por la Superintendencia General de Puertos, de acuerdo con su capacidad operativa a quienes así lo soliciten según este reglamento y demás normas y procedimientos que se expidan al respecto.
- 2.2.1.2. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., podrá establecer manuales de procedimientos para todos los servicios que se presten dentro del Terminal.

2.2.2. Relación con los usuarios

- 2.2.2.1. En las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. debe estar siempre presente un representante del usuario 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.

2.2.3. Estructura tarifaria

- 2.2.3.1. Los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para el efecto se encuentran reglamentados en el Sistema Integrado de Gestión de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

2.2.4. Protocolo de facturación

- 2.2.4.1. Los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para el efecto se encuentran reglamentados en el Sistema Integrado de Gestión de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

2.2.5. Sistema de gestión de calidad

- 2.2.5.1. Los principios fundamentales de Sociedad SHORE BASE COREMAR S.A. son: calidad ante todo y satisfacción total del cliente.
- 2.2.5.2. Nuestro éxito económico y supervivencia, depende de la dedicación constante a estos principios. La calidad incluye a todos y a cada uno de los aspectos del negocio, desde la seguridad hasta la íntegra prestación de los servicios.
- 2.2.5.3. El objetivo primordial es satisfacer al 100% las expectativas que el cliente tiene de nuestros servicios.
- 2.2.5.4. El cliente es el que define los requerimientos de calidad para su uso específico. En conjunto acordamos especificaciones medibles para que nuestros servicios satisfagan sus necesidades.
- 2.2.5.5. Todas nuestras actividades se miden bajo normas de calidad establecidas y cada proveedor debe cumplir con las normas de calidad.

2.2.6. Políticas de calidad y acceso

- 2.2.6.1. Para las operaciones de cargue de naves o artefactos navales, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. utilizará los sistemas y equipos propios de los operadores

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

portuarios que se encuentran registrados prestando este servicio, para el efecto se ha establecido en el manual interno de operaciones, los rendimientos aceptables para los diferentes tipos de cargas y productos.

- 2.2.6.2. Para las operaciones de descarga desde motonaves o artefactos navales, los agentes marítimos y los operadores portuarios definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van a descargar, como referencia para la aplicación de medidas, durante el periodo de descarga.
- 2.2.6.3. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., como parte de la gestión administrativa que realiza, considera en el sistema de gestión de calidad, procedimientos básicos para evaluar los rendimientos operativos de la empresa. Estos indicadores se comparan con valores fijados como objetivos y se controla a través de la gestión su cumplimiento, para la implementación de nuevas metas.
- 2.2.6.4. De acuerdo con el Artículo 12 de la resolución 850 nos indica que debe; tener Política de calidad y acceso. Con el objetivo de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados en los puertos, los autorizados establecerán una política de calidad y acceso que deberá ser cumplida por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en la terminal portuaria, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos:
- 2.2.6.5. Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
- 2.2.6.6. Implementar la política de gestión de calidad.
- 2.2.6.7. Mejorar la competitividad frente a otros puertos competidores
- 2.2.6.8. Ofrecer una política de accesibilidad a los puertos, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

2.2.7. Sistema de Comunicación y de información

- 2.2.7.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., en cuanto a las relaciones con sus clientes y proveedores se caracterizan por la cooperación y comunicación abierta, estando comprometidos a responder de manera entusiasta y profesional a cualquier necesidad expresada por ellos.
- 2.2.7.2. Contamos con un sistema de comunicación de servicio al cliente donde de manera efectiva serán resueltas, dudas relacionadas con el terminal portuario.

2.2.8. Código de buen gobierno del puerto

- 2.2.8.1. El Código de Buen Gobierno está enmarcado en los principios de transparencia, gobernabilidad y control en la gestión empresarial. Tiene como destinatarios a los miembros de la Junta Directiva, al CEO del Grupo COREMAR, a los empleados, los contratistas y sus empleados, los accionistas y los inversionistas.

3. Capítulo III- INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de acceso.

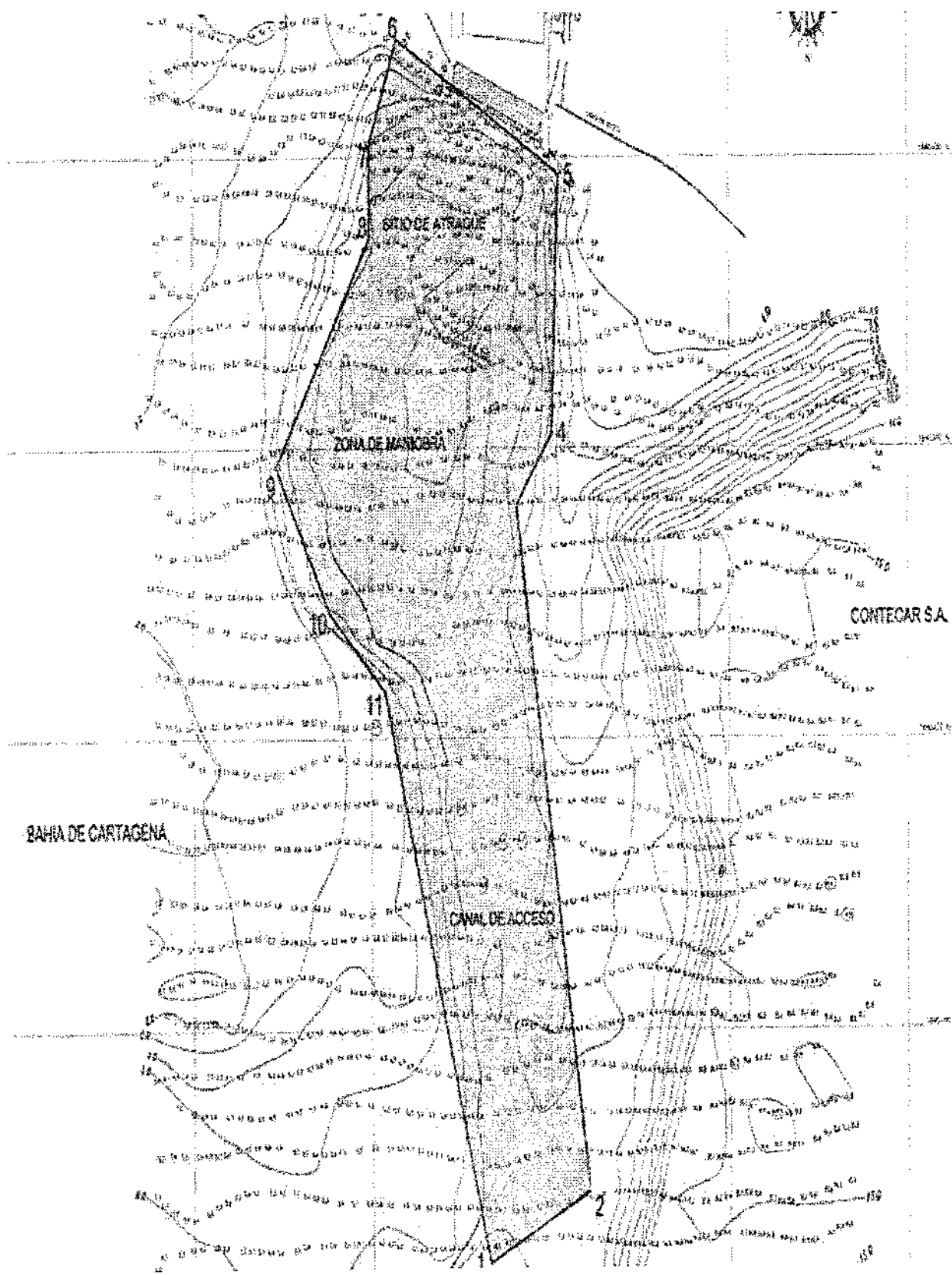
"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 3.1.1. Linda al Sur y al Oeste con las aguas de la Bahía de Cartagena, al Este con la Zona Marítima de Uso Público concesionada a la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR; al norte con el polígono irregular que conforma la zona de Uso Público. Esta zona comprende las siguientes áreas: Zona de maniobra A = 12.595,59 m2; Canal de Acceso 16.237,55 m2, con un ancho de 61,14 metros y una longitud que varía entre 203,83 y 240,13 metros.
- 3.1.2. El canal de acceso es de carácter público y se encuentra identificado en las cartas náuticas para la bahía de Cartagena 261, 263, 264 y 900. Para la navegación final, realiza ingreso por el canal de acceso de Contecar y a la altura de la boya 9, vira a babor para ingresar al canal de acceso del Terminal Coremar Shore Base S.A., a la altura de las boyas 1 y 2, donde realiza tránsito hasta el área de maniobras. El canal de acceso se encuentra delimitado por las boyas 1, 2, 3 y 4 con un ancho de 61,14 metros y una longitud entre los 203,83 y 240,13 metros.
- 3.1.3. El tránsito y maniobras de las naves por estas áreas se realizan con una embarcación a la vez, teniendo en cuenta las limitaciones en dimensión de estas áreas.

Id	X	Y
1	842565,56919700000	1640019,37005000000
2	842621,56085400000	1640043,92780000000
3	842581,28615300000	1640280,66445000000
4	842600,93234900000	1640304,23988000000
5	842604,86158800000	1640393,63007000000
6	842514,48908900000	1640440,78094000000
7	842498,77213300000	1640403,45317000000
8	842498,77213300000	1640372,01926000000
9	842446,70971600000	1640293,43448000000
10	842476,17900800000	1640243,33668000000
11	842507,61292100000	1640215,83201000000

- 3.1.4. La profundidad promedio es de 7 m en el canal de acceso y zona de reviro.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



3.1.5. Zona de embarque de prácticos

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.1.5.1. Acuerdo lo establecido por la Autoridad Marítima Nacional⁹, al ingreso del canal de acceso en Bocachica entre la boya de mar y el primer par de boyas 1 y 210 y su desembarco se realiza después de terminada la maniobra de atraque en el Terminal Marítimo. En forma contraria, cuando la motonave en tránsito saliendo de la bahía. Toda motonave que posea un tonelaje bruto superior a 200 toneladas, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora o calado, debe cumplir con la obligación de usar piloto práctico. El servicio de practicaje comprende el asesoramiento al Capitán de la motonave durante las maniobras de tránsito por el canal de acceso, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, abarloamiento, acoderameinto, amarre a boyas o cambio de muelle.

3.1.6. Zona de operación remolcadores

3.1.6.1. Toda motonave con tonelaje de registro bruto superior a 2.000, se encuentra obligada a utilizar el servicio de remolque. Las naves nacionales o extranjeras de arqueo bruto menor a dos mil (2.000) podrán realizar maniobras en áreas de practicaje, sin apoyo de remolcadores. El empleo de remolcadores para maniobras de asistencia a dichas naves, queda bajo responsabilidad del Capitán de acuerdo con las recomendaciones del piloto práctico, teniendo en cuenta las características de la nave y las condiciones meteorológicas reinantes en la zona de la maniobra.

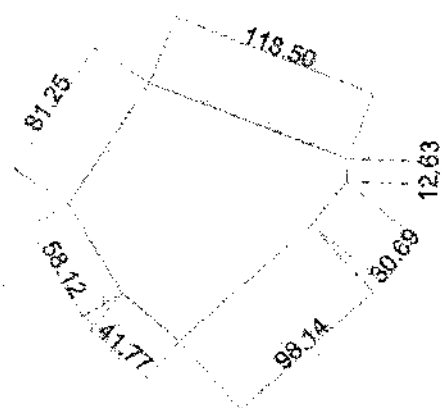
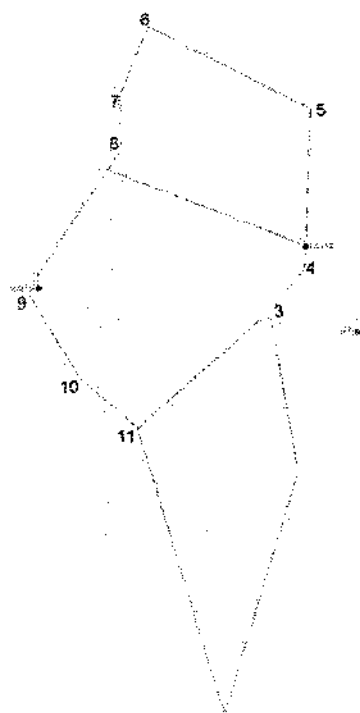
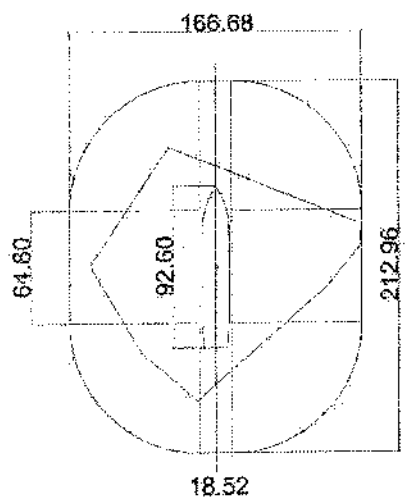
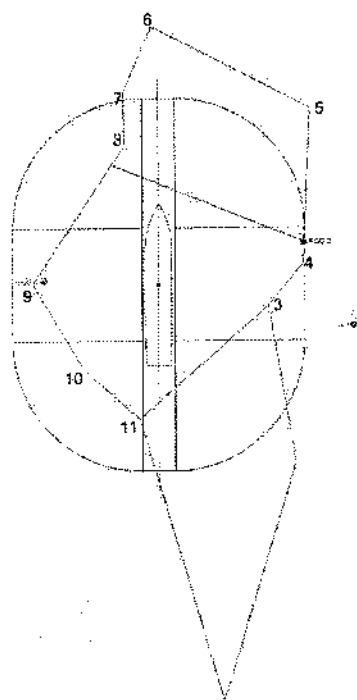
3.1.6.2. Teniendo en cuenta, el sistema de propulsión y posicionamiento dinámico que poseen las naves tipo PSV, que permiten una gran maniobrabilidad de la embarcación, inclusive en condiciones de oleaje y viento por encima de los promedios históricos, para el Puerto de Cartagena, y con el fin lograr la excepción en el uso del remolcador durante las maniobras de atraque, amarre y zarpe, el Armador, a través del Agente Marítimo, realizará la respectiva solicitud al Capitán de Puerto de Cartagena, argumentando los motivos.

3.1.6.3. Para los otros tipos de naves, el servicio de remolcador se presta durante las maniobra de inicio de tránsito hacia el área de maniobras y durante el atraque, amarre y desatraque de las embarcaciones.

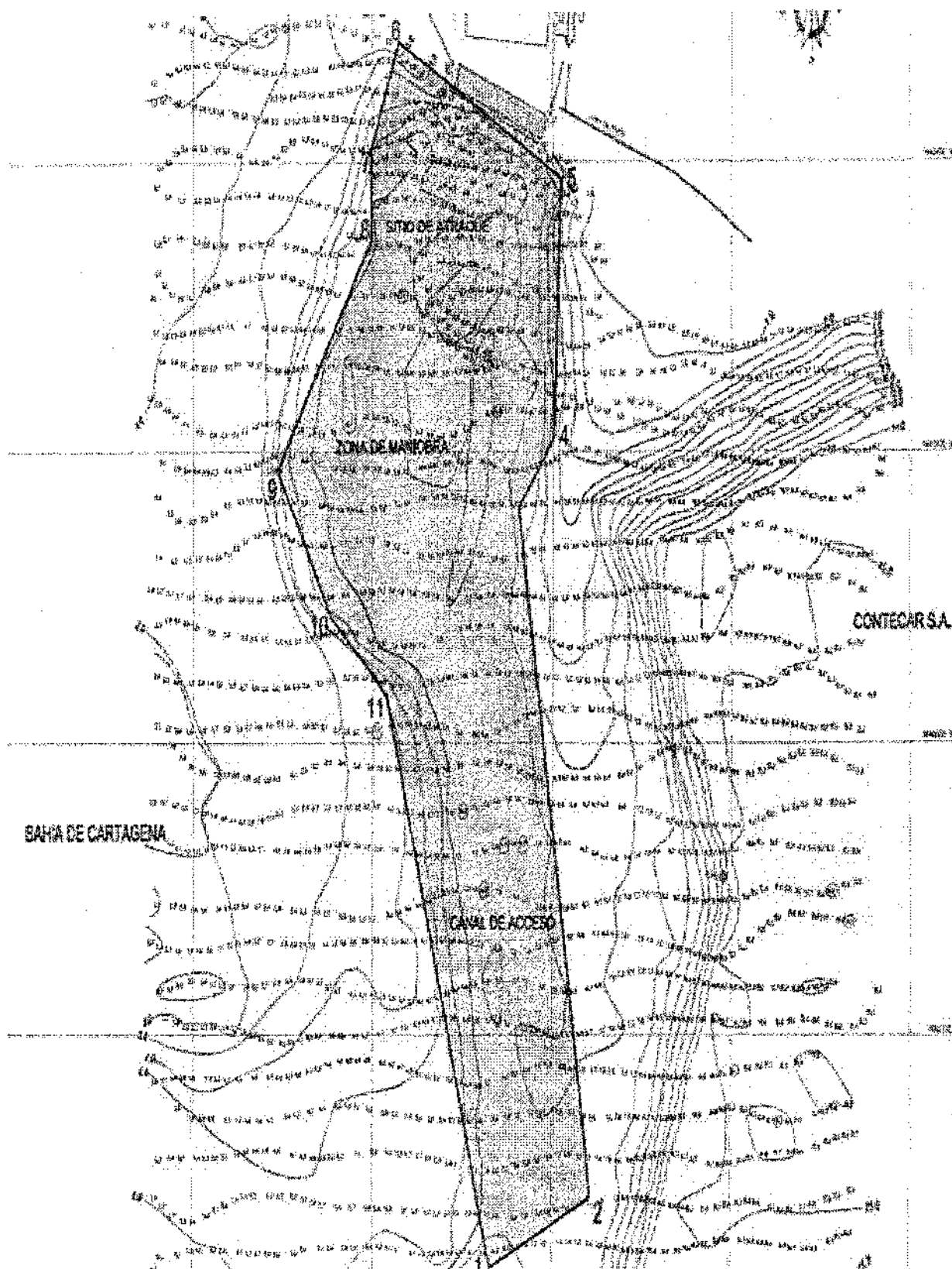
3.1.6.4. El servicio de uso de remolcador es prestado por empresas que cumplan el lleno de los requisitos establecidos por las Autoridades Portuaria y Marítima. Las características en capacidad de los remolcadores que presten el servicio se ajustarán a las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), Guía Práctica para Uso e Remolcadores en Puerto (OMI 2003 y "Tug Use in Port – A Practical Guide) y la las establecidas por la Autoridad Marítima Nacional.

3.2. Darsena de maniobra

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



3.3. Área de atraque

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.3.1. 3.1 Linda al Este y al Oeste, con las aguas de la Bahía de Cartagena, al Sur con el polígono irregular que conforma la Zona de Uso Público Marítima (Zona de Maniobras y Canal de Acceso), y al Norte con el polígono irregular que conforma la Zona de Uso Público Terrestre. Esta zona comprende de un área total de 10.029,6 m². De esta área total corresponde un área de 5.531,53 m², a la zona de espejo de agua asignada para el atraque de las naves y una profundidad de 6.0.

3.3.1.1. Como se mencionó anteriormente, las dimensiones de las áreas de maniobras de la Sociedad Coremar Shore Base S.A., solo permiten realizar maniobras de tránsito por el canal de acceso a las instalaciones portuarias, de una sola nave. De igual forma, para las maniobras de reviro, aproximación y atraque o zarpe. Para ello, las maniobras se coordinan directamente con el encargado de operaciones marinas del terminal.

Una vez realizado el tránsito por el canal de acceso del Terminal, la nave entra al área de maniobras y realiza reviro, para en marcha atrás realizar el atraque en el puesto asignado.

3.3.1.2. El servicio de amarre y desamarre de naves es prestado por operadores portuarios habilitados por la autoridad y debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Coremar Shore Base S.A.

3.3.1.3. En la prestación del servicio, el operador portuario debe respetar las condiciones de seguridad integral de la instalación portuaria y aplicar la normativa y condiciones técnicas vigentes para esta actividad, con el objeto de que la operación de cargue y descargue de la nave durante su estadía en su muelle se realice en forma segura.

3.3.1.4. Las áreas destinadas por Sociedad Coremar Shore Base S.A., para las naves tipo PSV, para las maniobras de atraque y permanencia en sus instalaciones se componen de dos puestos de atraque, sobre la barcaza que se ubica en forma perpendicular al muelle marginal.

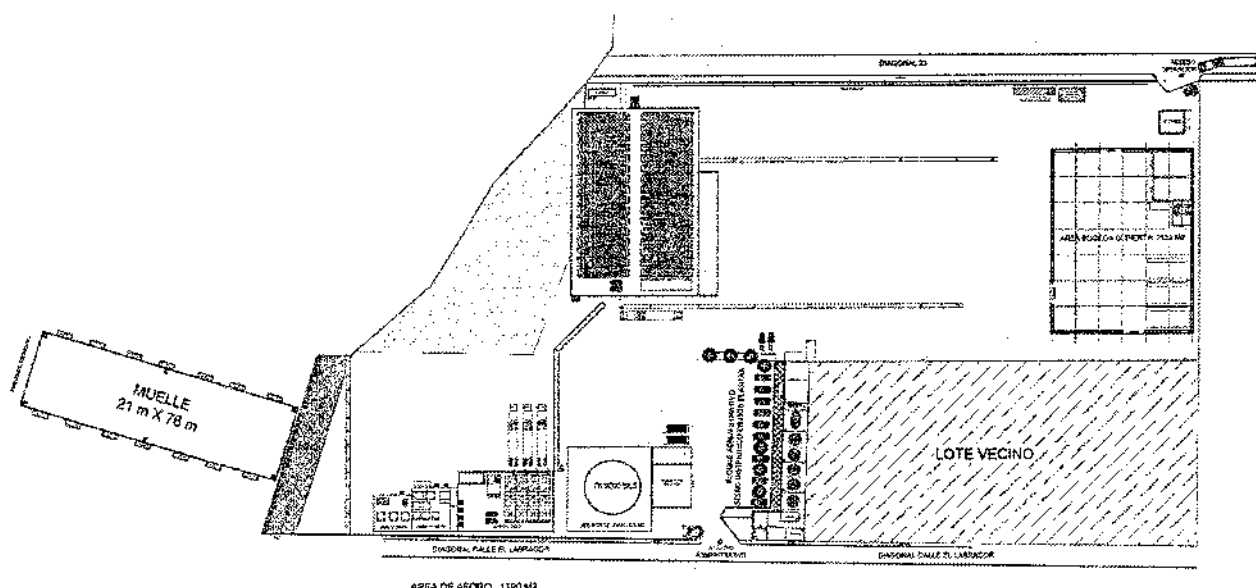
3.4. Muelle.

3.4.1. El Muelle tiene una capacidad hasta de 138 metros de longitud, con su zona de maniobras, sectores de almacenamiento cubiertos y descubiertos, para la manipulación, consolidación y desconsolidación de todo tipo de carga, incluyendo carga general, carga de proyectos y carga del sector petrolero lo cual se manipulará con grúas y equipo especializado para el manejo de embarcaciones de carga general, portacontenedores y tipo offshore aquellas que a juicio de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., por la naturaleza de sus cargamentos, operación y tiempo de servicio, puedan operar en los puestos de atraque, sin afectar la operación de las embarcaciones.



"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 3.4.1.1. La infraestructura existente consta de un muelle marginal sobre la línea de costa, en una longitud de 55,19 metros y un área de 465,6 m², que permite la operación de diferentes tipos de embarcaciones. El muelle se encuentra soportado por pilotes en concreto reforzado de 0,60 x 0,60 m de diámetro y 10 metros de longitud, hincados cada 2,5 metros. El espacio entre el muelle de atraque y la tierra firme, se realizó un relleno con material granular compactado, sobre el cual se instaló un piso adoquinado confinado por una viga corona perimetral en concreto estructural.
- 3.4.1.2. **Capacidad Temporal:** De manera temporal y con el ánimo de cumplir con las obligaciones de carga establecidas en el contrato de concesión y mientras se hacen las inversiones de construcción de la nueva infraestructura en la zona de muelle anteriormente descrita se usará una barcaza como muelle flotante de dimensiones aproximadas entre 77 y/o 70 mts de eslora, 20 y/o 25 mts de manga debidamente lastrada y fijada a una batería pilotes en cada extremo (proa y popa), contará con defensas en sus costados (babor y estribor) para el seguro atraque y permanencia de las embarcaciones, dicha barcaza en su cubierta debe tener una capacidad portante superior a 9.5 Ton/m² para soportar las operación de una grúa de 200 tons, el tránsito de tractomulas y una operación portuaria de cargue y descargue de todo tipo de carga de proyectos, de esta forma se tendrán dos posiciones de atraque para trabajar dos embarcaciones de manera simultánea si las condiciones operativas lo permiten.



- 3.4.1.3. Con el fin de ampliar la capacidad para la recepción de naves tipo Platform Supply Vessel (PSV) y contar con la disponibilidad de dos puestos de atraque, Sociedad Coremar Shore Base S.A., ha instalado dos estructuras metálicas tipo H hincadas en el fondo marino, construidas en acero naval, con una longitud de 18 metros cada una, las cuales tienen como función asegurar en proa y popa una barcaza o artefacto naval, acondicionada con defensas en sus costados, bitas de amarre, 2 ramplas para acceso vehicular y donde su cubierta le ha sido aplicado asfalto, para permitir la circulación de vehículos y maquinaria pesada. Esta barcaza tiene una eslora de 76 metros y una manga de 22 metros y un área disponible de 1.672 m² y se instalada en forma perpendicular al muelle marginal. Esta barcaza en su cubierta tiene disponibilidad de una capacidad portante superior a 9,5 Ton/m² para soportar las operaciones de una grúa de 200 ton, el tránsito de tractomulas y una operación portuaria de cargue y descargue de todo tipo de carga de proyectos, de esta forma se tendrán dos

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

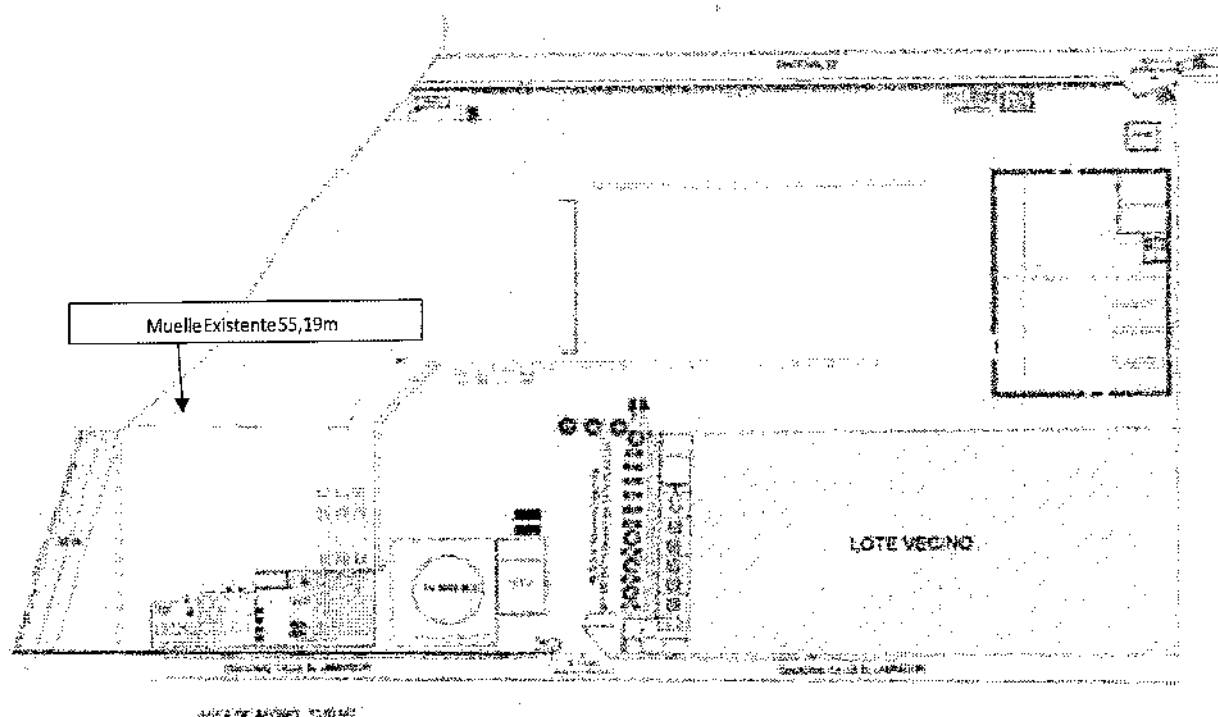
posiciones de atraque para trabajar dos embarcaciones de manera simultánea si las condiciones operativas lo permiten.

3.4.2. Elementos de amarre

El muelle para el amarre seguro de embarcaciones cuenta con 6 bitas en cruz de 40 y 20 cm de diámetro por cada componente y una capacidad de 5 toneladas cada una. Adicionalmente cuenta con 2 cornamusas de 2,5 toneladas cada una para un total de 8 puntos de amarre distribuidos de manera equidistante a lo largo del muelle con una separación de 6 m entre cada uno.

3.4.3. Elementos de defensa

A lo largo del muelle se encuentra una estructura en H con tres pilotes de 1 m de diámetro cada uno y que tiene una longitud de 12 m. En el mismo se encuentran instaladas 2 llantas grandes de 1,5 m de diámetro que ofrecen protección de contacto metal – metal a la estructura y muelle consecuentemente con el buque atracado.



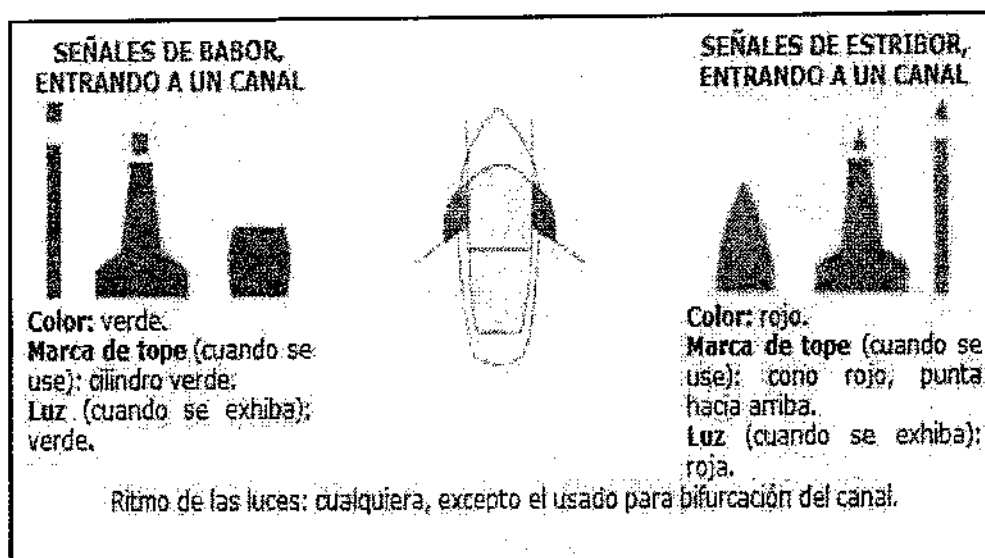
3.5. Ayudas a la navegación

3.5.1. El servicio de los 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.

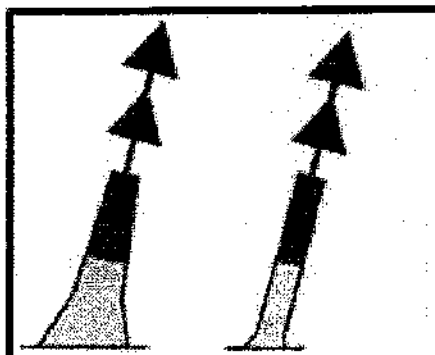
3.5.1.1. La Asociación Internacional de Señalización Marítima, AISM, estableció el Sistema de Boyado Marítimo IALA, por sus siglas en inglés (International Association of Lighthouse Authorities), para la navegación. Este sistema se encuentra dividido en dos regiones A y B y sus diferencias radican respecto al uso del color de las ayudas para los costados de estribor o babor, los cuales son utilizados en forma invertida. Para el sistema B, una baliza roja debe dejarse por el costado de estribor y la verde por su babor. No existe diferencia en el código de conos y cilindros. Para América el sistema IALA estableció la región B.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 3.5.1.2. Para el caso particular del Terminal de Sociedad Coremar Shore Base S.A., en la ciudad de Cartagena, se contempla el uso de boyas laterales y cardinales norte, con el fin de señalizar el área de maniobras de las naves en la aproximación final a los puestos de atraque. El Acto Administrativo de la aprobación es el numero Nr. CT.003-A-SUBDEMAR-GINSEM- ASEM



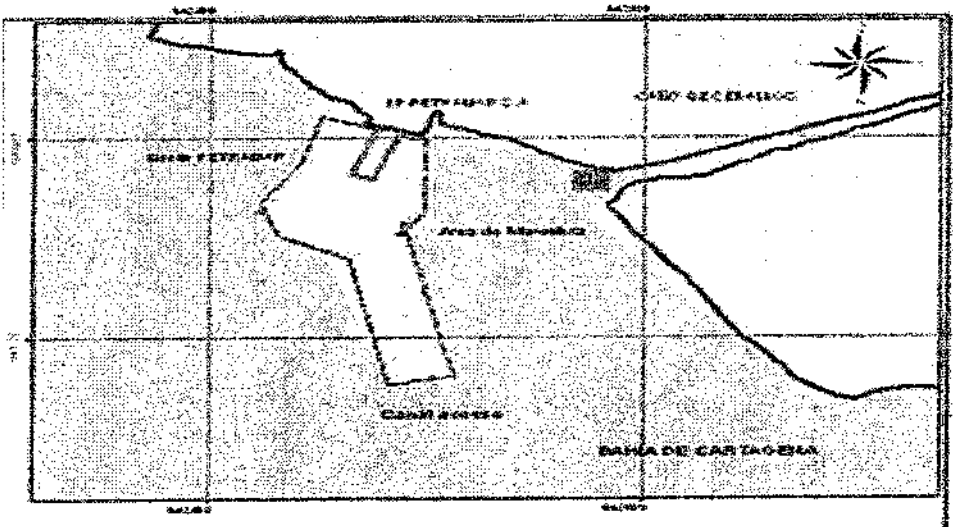
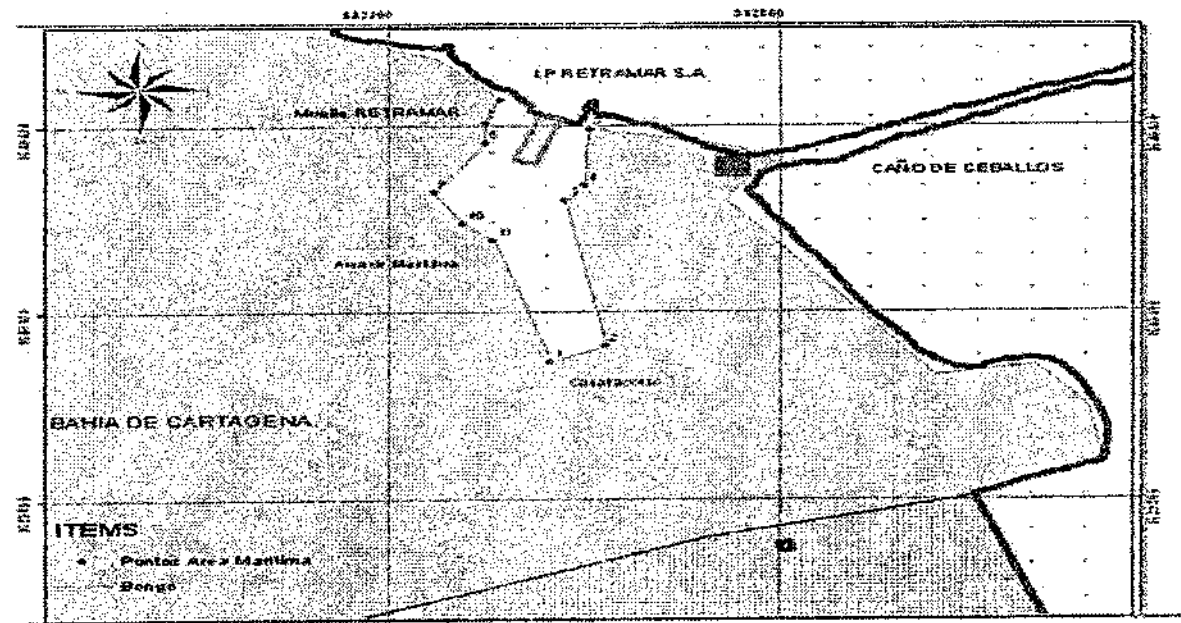
Señales laterales para boyado de canales y áreas de maniobras, región B. IALA.



Cardinal norte para boyado de canales y áreas de maniobras, región B. IALA.

- 3.5.1.3. Servicio que prestará a la navegación: Señalización área de maniobras Terminal Sociedad Coremar Shore Base S.A., en Cartagena. Se encuentra asociado al sistema convencional de balizamiento, para la región B. Las marcas indican los costados de babor y estribor de la derrota que debe seguirse y la cardinal, indica que las aguas más profundas de esa zona se encuentran en el cuadrante correspondiente al nombre de la señal.
- 3.5.1.4. Peligro que indicará: Límite lateral del canal de navegación y dársena de maniobras del Terminal Sociedad Coremar Shore Base S.A., en Cartagena. Dentro del área de maniobras indica que las aguas son seguras para la navegación.
- 3.5.1.5. Posición Geográfica.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



NOMBRE	Coordenadas Geográficas	
	Este	Norte
RCO-02	075° 30' 52,8061"	10° 22' 58,0000"
GCO-05	075° 30' 57,6784"	10° 22' 57,2614"
YCO-04	075° 30' 53,4940"	10° 22' 56,7395"

3.5.1.6. Características Técnicas Boyas Laterales y Cardinal

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

BOYA LATERAL ESTRIBOR	
CONCEPTO	CARACTERISTICA
Material boya	Metálica recubierta en fibra de vidrio.
Carácter	Permanente
Forma señal	Castillete tipo cónico en fibra de vidrio, color rojo.
Tipo	Lateral
Cuerpo boya	Color rojo, circular, con dos ojos de amarre en la obra muerta.
Diámetro boya	1,5 m
Altura con marca tope	2,1 m
Color de la luz	Linterna verde
Marca de tope	Un cono color rojo, con vértice hacia arriba
Destello	Aislado. Periodo 3s = 0,5s luz – 2,5s oscuridad
Alcance nominal	1 mn.
Altura focal	1,8 m.
Identificación	RCO-2
Tipo de Cadena	Grado U2 de 1" ¼ Grillete. Acero al Carbón. Grillete recto con tuerca y pasador y grillete giratorio (23 m)
Peso muerto	1,0 toneladas en concreto.

BOYA LATERAL BABOR	
CONCEPTO	CARACTERISTICA
Material boya	Metálica recubierta en fibra de vidrio.
Carácter	Permanente
Forma señal	Castillete tipo cónico en fibra de vidrio, color verde.
Tipo	Lateral
Cuerpo boya	Color verde, circular, con dos ojos de amarre en la obra muerta.
Diámetro boya	1,5 m
Altura con marca tope	2,1 m
Color de la luz	Linterna verde
Marca de tope	Un cilindro de color verde
Destello	Aislado. Periodo 3s = 0,5s luz – 2,5s oscuridad
Alcance nominal	1 mn.
Altura focal	1,8 m.
Identificación	GCO-5
Tipo de Cadena	Grado U2 de 1" ¼ Grillete. Acero al Carbón. Grillete recto con tuerca y pasador y grillete giratorio (23 m)
Peso muerto	1,0 toneladas en concreto.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

BOYA CARDINAL NORTE	
CONCEPTO	CARACTERISTICA
Material boya	Metálica recubierta en fibra de vidrio.
Carácter	Permanente
Forma señal	Castillete tipo cónico en fibra de vidrio, franja negra sobre amarilla.
Tipo	Cardinal Norte
Cuerpo boya	Color blanco, circular, con dos ojos de amarre en la obra muerta.
Diámetro boya	1,5 m
Altura con marca tope	2,1 m
Color de la luz	Linterna verde
Marca de tope	Dos conos negros superpuestos con vértices hacia arriba
Destello	Aislado. Periodo 3s = 0,5s luz – 0,5s oscuridad
Alcance nominal	1 mn.
Altura focal	1,8 m.
Identificación	YCO-4
Tipo de Cadena	Grado U2 de 1" ¼ Grillete. Acero al Carbón. Grillete recto con tuerca y pasador y grillete giratorio (23 m)
Peso muerto	1,0 toneladas en concreto.

Boya	Profundidad (m)	Longitud Tren Fondeo (m)	Radio Borneo (m)
RCO-2	5,5	8	4
GCO-05	6,5	9	4
YCO-4	6,5	9	4

3.6. Peligros a la navegación.

3.6.1. Estudio de Maniobrabilidad

- 3.6.1.1. Corresponde a la definición, descripción y justificación técnica de seguridad de las maniobras de aproximación, fondeo, atraque, zarpe o amarre y desamarre de un buque con características específicas en una instalación portuaria, efectuadas en condiciones diurnas y/o nocturnas; considerando para su operación las condiciones climáticas, oceanográficas, batimétricas y tipo y calidad del fondo marino del área de maniobra.
- 3.6.1.2. Tiene como objetivo garantizar la seguridad de las naves que arriban al Terminal Sociedad Coremar Shore Base S.A., Cartagena, durante su permanencia y navegación en el área de maniobras, con la instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación, promoviendo de esta forma una operación segura.
- 3.6.1.3. Descripción:
 - 3.6.1.3.1. De acuerdo al Contrato de Concesión Portuaria No.002 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad COREMAR Shore Base S.A, autorizó a la Sociedad la ocupación en forma temporal y exclusiva de Bienes de Uso Público para la construcción, operación y mantenimiento de un terminal portuario, para manejo de carga general, carga de proyectos y carga del sector petrolero y minero, en la modalidad de servicio público.
 - 3.6.1.3.2. Las zonas de Uso Público Marítimas concesionadas, se ubican en la Bahía de Cartagena, sector El Bosque, en el Distrito de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar y corresponden a las áreas marinas, bajamares y playas que se encuentran dentro de un polígono irregular, como se describen más adelante.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 3.6.1.3.3.** Características de las motonaves que puede arribar a las instalaciones actuales del Terminal COREMAR SHORE BASE S.A. teniendo en cuenta dos tipos de buque de diseño como se ilustran en las siguientes tablas:

Características tipo 1	Dimensiones
Eslora (m)	92,6
Eslora _{pp} (m)	82,2
Manga (m)	18,8
Calado máximo (m)	6.
Puntal (m)	9,2
DWT (ton)	5.186
Tripulación	15
Velocidad (Kn)	15
Clase	Platform Supply Vessel – PSV

Características tipo 2	buque de desguace
Rango de desplazamiento en	5000 – 8000 toneladas ,este rango cubre el espectro de los buques tipo(bulk
Rosca (LIGHT SHIP)	Carrier,carga
del mayor buque a desguazar	general, portacontenedor ,carcarrier ,OSV,AHT, Quimiquero ,tanquero de crudos o productos,plataformas off shore

- 3.6.1.3.3.1.** De acuerdo al crecimiento del negocio se proyecta llegar a recibir embarcaciones de hasta 120 m de eslora.

3.6.1.3.4. Sistemas de propulsión y gobierno del buque

- 3.6.1.3.4.1.** Como ya se ha mencionado a través del estudio, la base logística, Sociedad Coremar Shore Base, en Cartagena, se encuentra especializada en el apoyo a las naves que soportan a su vez la operación de barcos o plataformas de exploración o explotación costa afuera.
- 3.6.1.3.4.2.** La industria del sector Oil & Gas, exige para garantizar la seguridad en todas las operaciones que los barcos que participen en estas, sean del tipo Platform Supply Vessel – PSV. Dentro de las funciones de apoyo que realizan, tiene tareas de extinción de incendios, contención en derrames de contaminantes, transporte de personal, equipos y herramientas y suministros de carga, que varía desde cemento en polvo, lodo de perforación, combustible, agua potable, hasta productos químicos utilizados en las plataformas
- 3.6.1.3.4.3.** La mayoría de los buques de este tipo se encuentran equipados con propulsores azimutales. La propulsión principal suele constar de doble o triple propulsor azimutal en popa. Estos son altamente complejos y tiene la capacidad de lograr girar la nave 360°, manteniendo el empuje y la dirección necesaria.
- 3.6.1.3.4.4.** Un propulsor azimutal convencional consiste en un eje de accionamiento horizontal hacia el interior accionado por un motor eléctrico o un motor diésel. La dirección del empuje es controlada de manera que se puede gobernar la embarcación a cualquier dirección mediante el sistema hidráulico. Estas unidades son muy versátiles dando capacidad de empuje en cualquier dirección y en cualquier valor de fuerza siendo desde 0 hasta el máximo. También pueden tener instalados sistemas de propulsión túnel, los cuales pueden verse en proa, pero también en popa, fijándoles a ambos constados direccionalmente. Estos propulsores mejoran enormemente la maniobrabilidad del buque, además que

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

aumenta la seguridad de este en situación en que las condiciones océano – atmosféricas durante la navegación o su permanencia en la posición de la plataforma no sean favorables.

- 3.6.1.3.4.5. Este tipo de propulsor robusto, junto a otros componentes, equipos y sistemas permite que las naves puedan manejar Sistemas de Posicionamiento Dinámico - DP, ya sean del tipo 1, 2 y 3 dependiendo de la redundancia en los equipos que tenga la nave.

3.6.1.3.5. Condiciones de vientos, mareas, corrientes, oleaje, sondajes y detalles del fondo del mar.

3.6.1.3.5.1. Generalidades

- 3.6.1.3.5.1.1. La bahía de Cartagena por su posición geográfica se encuentra dominada por el régimen climático del área del Suroeste del Caribe, caracterizada por un clima tropical semiárido, siendo influenciada por los desplazamientos del cinturón semicontinuo de bajas presiones que se localiza entre las regiones subtropicales de los hemisferios Norte y Sur, conocido como la zona de Convergencia Intertropical. La resultante en los movimientos de esta zona, en sentido Norte – Sur, es la causa de los fenómenos físicos subtropicales que se presentan en el área, además de la circulación atmosférica de los vientos alisios y fenómenos naturales estacionales sobre la región Caribe con afectación en el litoral Caribe colombiano.
- 3.6.1.3.5.1.2. La influencia de estos fenómenos permite identificar para Cartagena de Indias, dos estaciones climáticas principales; época seca o verano y época húmeda o invierno y una época de transición.
- 3.6.1.3.5.1.3. La estación seca se extiende desde el mes de diciembre hasta abril y se encuentra caracterizada por el predominio de vientos de mayor intensidad provenientes de los sectores Norte y Noreste, alisios y escasas lluvias. Esta época también se caracteriza por la incursión sobre el mar Caribe de los frentes fríos provenientes del hemisferio Norte, ocasionado el fenómeno transicional del Mar de Fondo.
- 3.6.1.3.5.1.4. La época húmeda, se extiende desde agosto a noviembre, con predominio de vientos débiles de orientación variable y un régimen abundante de lluvias. Este periodo, se encuentra afectado por la ocurrencia de las Tormentas Tropicales, que en su paso por el mar Caribe pueden aumentar el régimen de lluvias e intensidad de vientos sobre el litoral Caribe colombiano. De igual forma, la ocurrencia de vendavales durante este periodo; son de poca duración y están relacionados con la actividad convectiva en la atmósfera, favorecida por el paso de las ondas del Este.
- 3.6.1.3.5.1.5. El periodo de transición comprendido entre mayo a julio, más conocido como el Veranillo de San Juan, es caracterizado por la presencia de lluvias y vientos uniformes de menor intensidad que en la época seca.
- 3.6.1.3.5.1.6. Así mismo, la influencia de las Tormentas Tropicales, con el inicio de la temporada a partir del primero de junio.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.6.1.3.5.2. Vientos

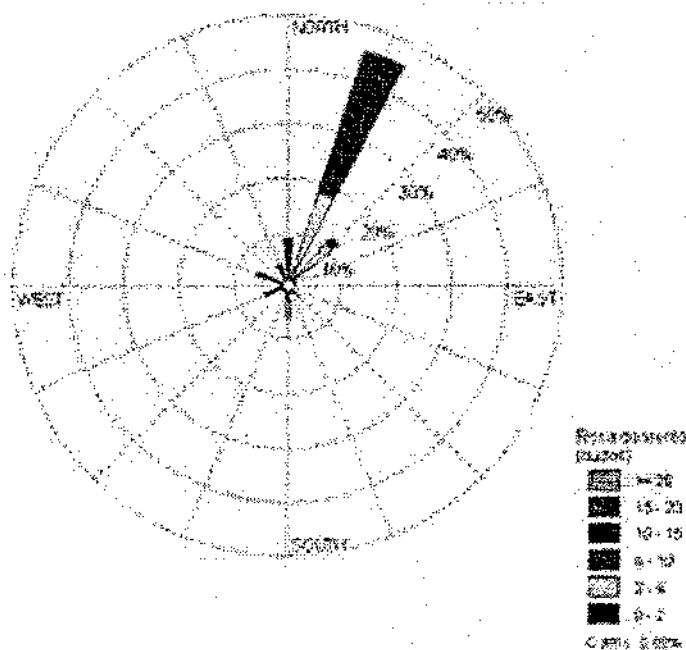
3.6.1.3.5.2.1. A partir de los datos históricos registrados por la Estación Meteorológica Sinóptica ubicada en la isla de Manzanillo, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, se presenta el comportamiento del viento, con base en registros de 20 años.

3.6.1.3.5.2.2. Época Seca: Predominio de los vientos alisios provenientes de los sectores Norte – Noreste, Noreste y Norte con 45%, 12% y 8% de probabilidad, respectivamente. Intensidad del viento con promedios entre 5 y 10 nudos, y tendencia aumentar en horas de la tarde y noche hasta 15 nudos, con máximos de 30 nudos ante la presencia de fenómenos especiales.

3.6.1.3.5.2.3. Época Húmeda: Caracterizada por la disminución del viento, siendo de dirección variable; Noreste 12%, Norte 11%, Noroeste 10% y Sureste 9%, con intensidades entre los 04 y 10 nudos y con máximos de 15 nudos.

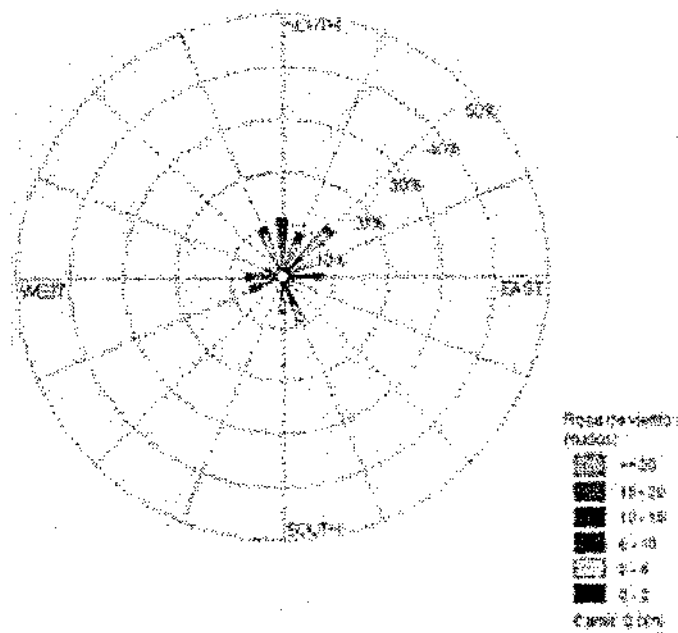
3.6.1.3.5.2.4. Época de Transición: Caracterizada por una variabilidad en la dirección del viento, iniciando desde dirección Norte a dirección Sur, 8% y 14% respectivamente, con intensidades entre los 3 a 7 nudos.

3.6.1.3.5.2.5. En las Figuras, se representa la distribución de viento en forma mensual. Registros obtenidos a través de la estación meteorológica instalada en el CIOH.

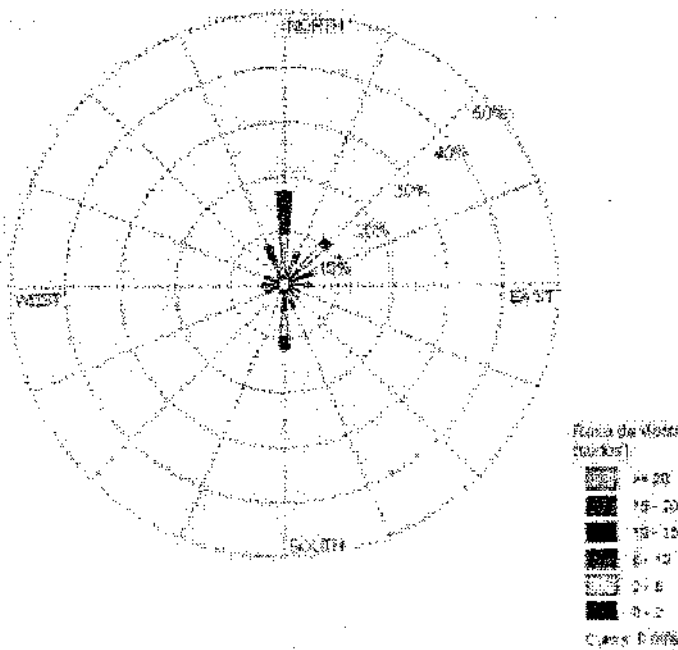


Rosa de los vientos época seca. Fuente CIOH.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



Rosa de los vientos época húmeda. Fuente CIOH.



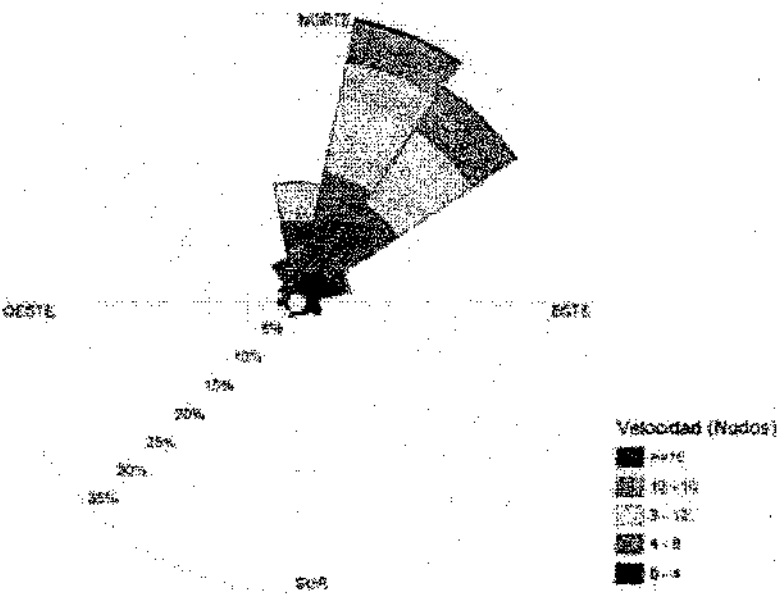
Rosa de los vientos época transición. Fuente CIOH.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	18.3%	Norte - Noroeste	32.1%
4-8	39.8%	Noroeste	23.9%
8-12	15.5%	Norte	11.3%
12-16	0.0%	Este - Noroeste	4.42%
>16	0.0%	Norte - Noroeste	7.11%

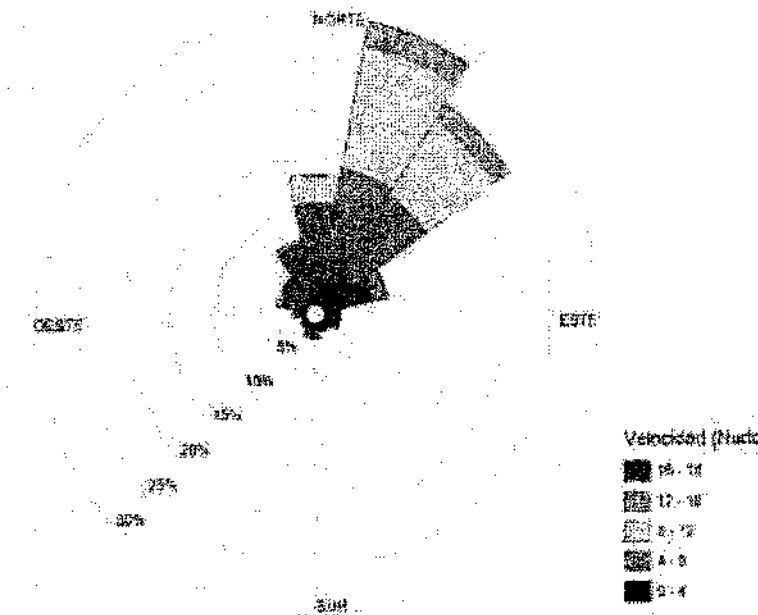
Distribución régimen de viento enero. Fuente CIOH.



“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	12.2 %	Norte- Noreste	34.8 %
4-8	31.9 %	Noreste	31.8 %
8-12	22.8 %	Norte	13.3 %
12-16	5.87 %	Este- Noreste	5.63 %
>16	0.0 %	Este - Sureste	1.87 %

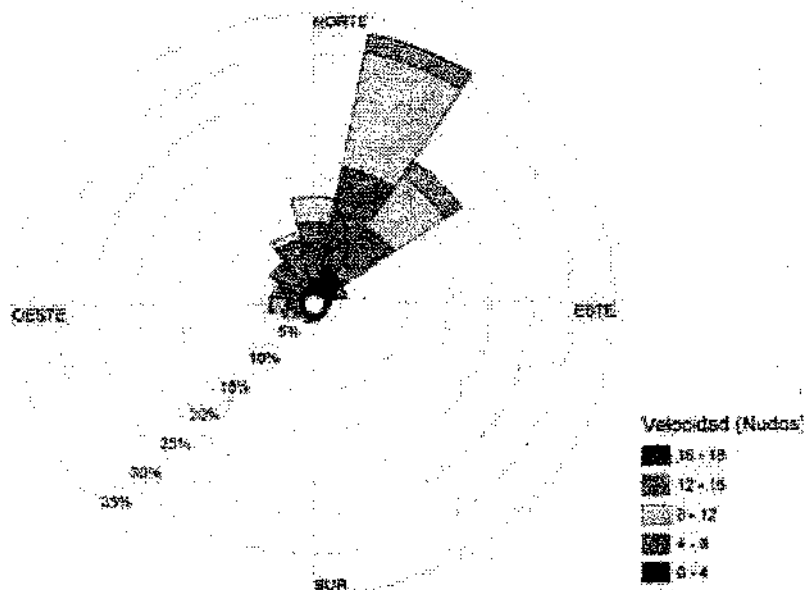
Distribución régimen de viento febrero. Fuente CIOH.



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	0.68 %	Norte- Noreste	29.55 %
4-8	16.38 %	Noreste	24.81 %
8-12	35.2 %	Norte	13.3 %
12-16	18.1 %	Este - Noreste	7.11 %
>16	0.0 %	Norte-Noroeste	6.71 %

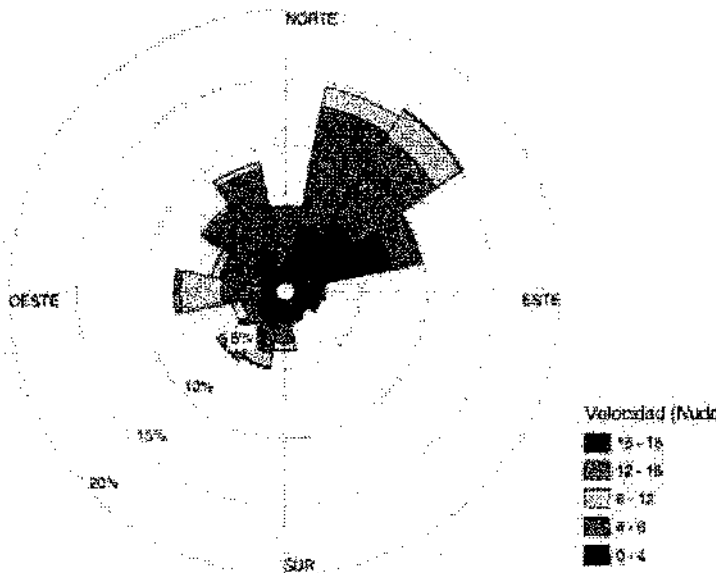
Distribución régimen de viento marzo. Fuente CIOH.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	14.4 %	Norte- Noreste	33.0 %
4-8	36.6 %	Noreste	20.3 %
8-12	21.8 %	Norte	12.3 %
12-16	4.3 %	Nordeste	5.1 %
>16	0.0 %	Oeste	4.2 %

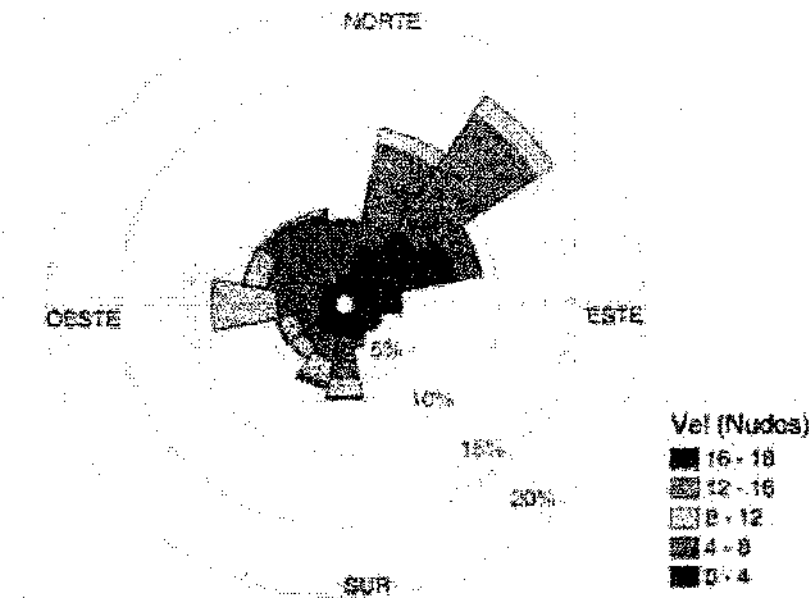
Distribución régimen de viento abril. Fuente CIOH.



“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	29.4 %	Noreste	15.4 %
4-8	48.04 %	Norte-Noreste	14.8 %
8-12	10.67%	Este-Noreste	9.95 %
12-16	1.36%	Norte-Noroeste	9.10 %

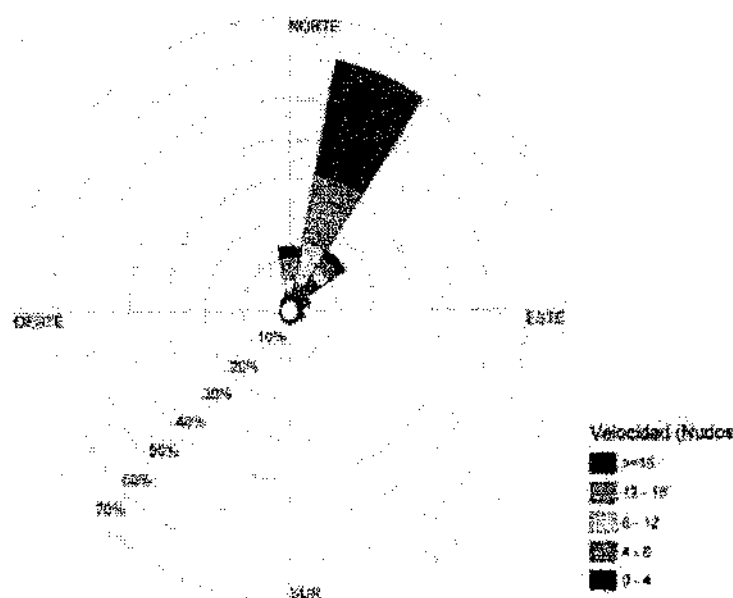
Distribución régimen de viento mayo. Fuente CIOH.



Velocidad del viento		Dirección del viento	
	Frecuencia Relativa		Frecuencia Relativa
	35.3%		16.7%
	49.3%		11.9%
	13.4%		9.0%
	0.92%		8.5%
	-		6.5%

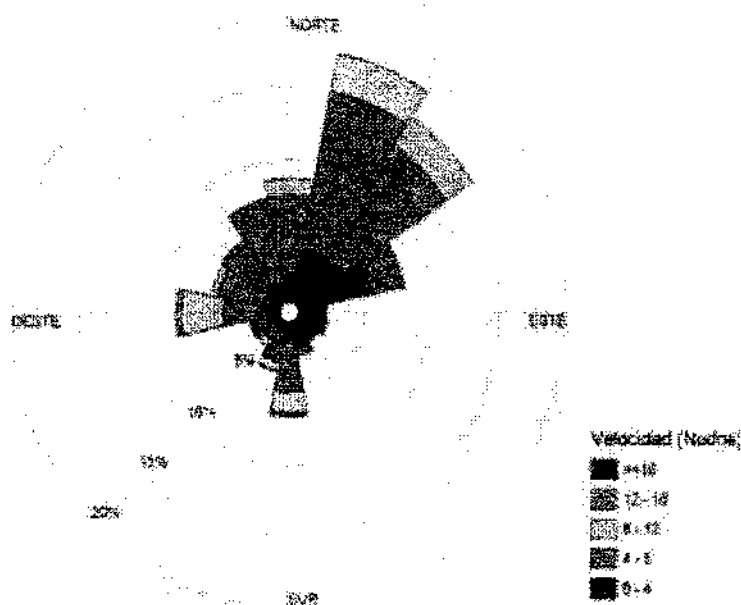
Distribución régimen de viento junio. Fuente CIOH.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	8,1 %	Norte - Noreste	50,4 %
4-8	15,9 %	Noreste	15,2 %
8-12	17,9 %	Norte	13,3 %
12-16	27,4 %	Este - Noreste	3,1 %
>16	30,7 %	Norte - Noroeste	1,4 %

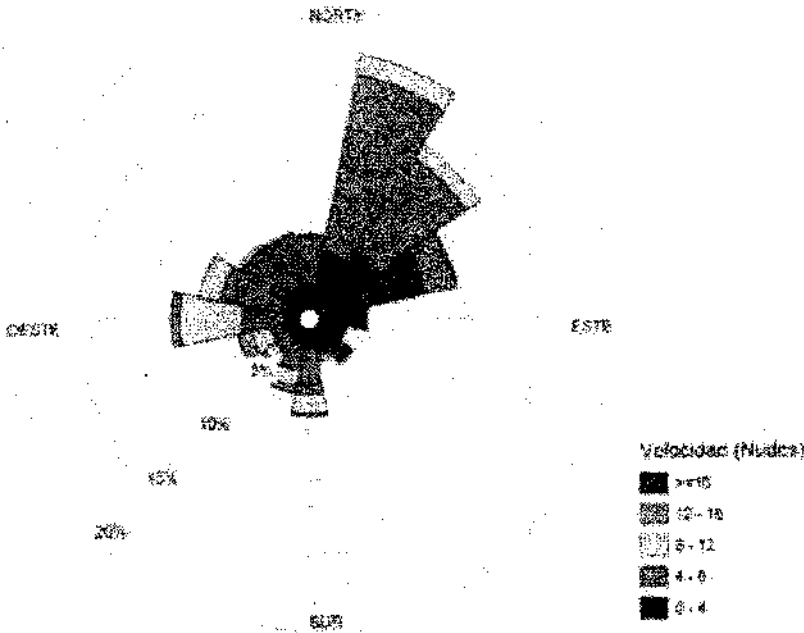
Distribución régimen de viento julio. Fuente CIOH.



"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	28,2 %	Norte-Noreste	17,8 %
4-8	39,0 %	Noreste	15,7 %
8-12	22,0 %	Norte	8,7 %
12-16	10,2 %	Este-Noreste	8,2 %
>16	0,6 %	Oeste	7,8 %

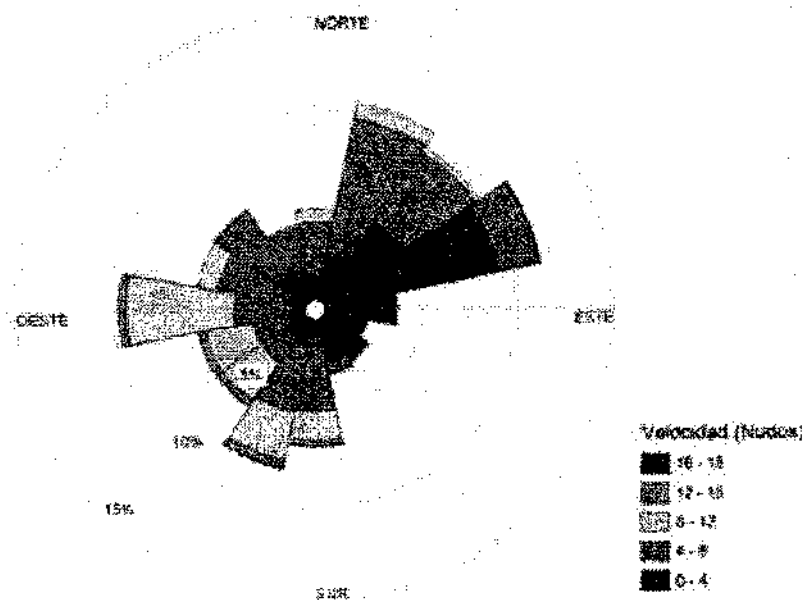
Distribución régimen de viento agosto. Fuente CIOH



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	37,0 %	Norte-Noreste	17,2 %
4-8	46,0 %	Noreste	13,3 %
8-12	13,0 %	Este-Noreste	9,7 %
12-16	3,2 %	Oeste	8,8 %
>16	0,1 %	Oeste-Noroeste	7,1 %

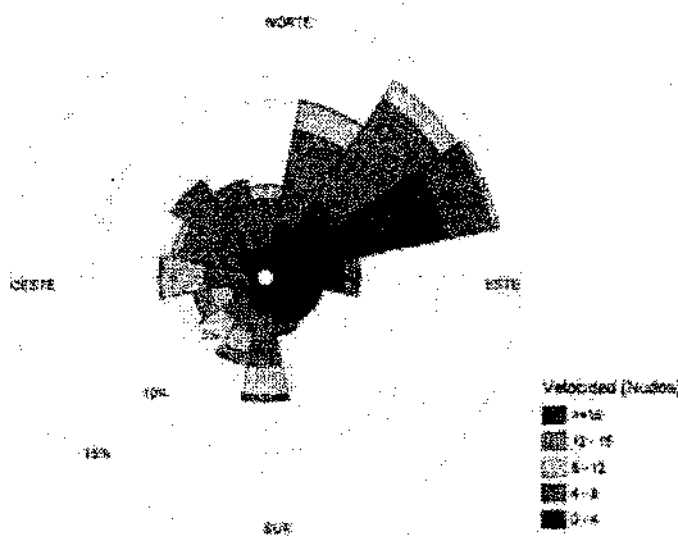
Distribución régimen de viento septiembre. Fuente CIOH.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	36,7 %	Este-Noreste	11,4 %
4-8	40,9 %	Norte-Noreste	10,6 %
8-12	17,2 %	Noreste	9,8 %
12-16	5,7 %	Oeste	9,7 %
>16	0,0 %	Sur-Suroeste	8,1 %

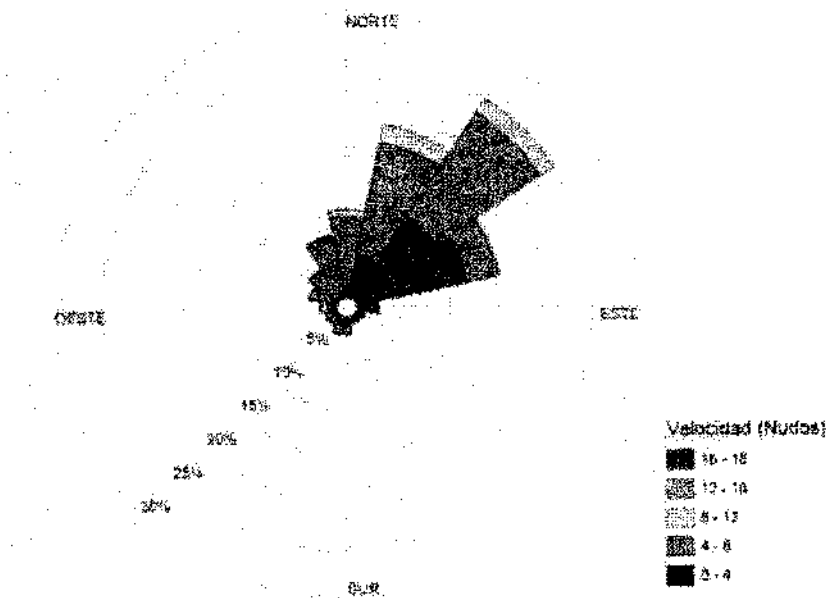
Distribución régimen de viento octubre. Fuente CIOH.



“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	38,7 %	Este - Noreste	13,9 %
4-8	41,8 %	Noreste	13,5 %
8-12	11,1 %	Norte - Noreste	10,1 %
12-16	2,3 %	Sur	6,93 %
>16	0,0 %	Noroeste	6,3 %

Distribución régimen de viento noviembre. Fuente CIOH.



Velocidad del viento		Dirección del viento	
Intensidad	Frecuencia relativa	Dirección predominante	Frecuencia relativa
0-4	28,9 %	Noreste	26,3 %
4-8	39,3 %	Norte - Noreste	19,3 %
8-12	3,95 %	Este - Noreste	16,0 %
12-16	0,0 %	Norte	9,51 %
>16	0,0 %	Norte - Noroeste	6,91 %

Distribución régimen de viento diciembre. Fuente CIOH.

3.6.1.3.5.3. Corrientes

3.6.1.3.5.3.1. Acuerdo estudios realizados por el CIOH (2002), la marea en ascenso produce corrientes a nivel superficial que facilitan el ingreso de las masas de agua oceánicas por la Escollera con una velocidad aproximada de 0,3

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

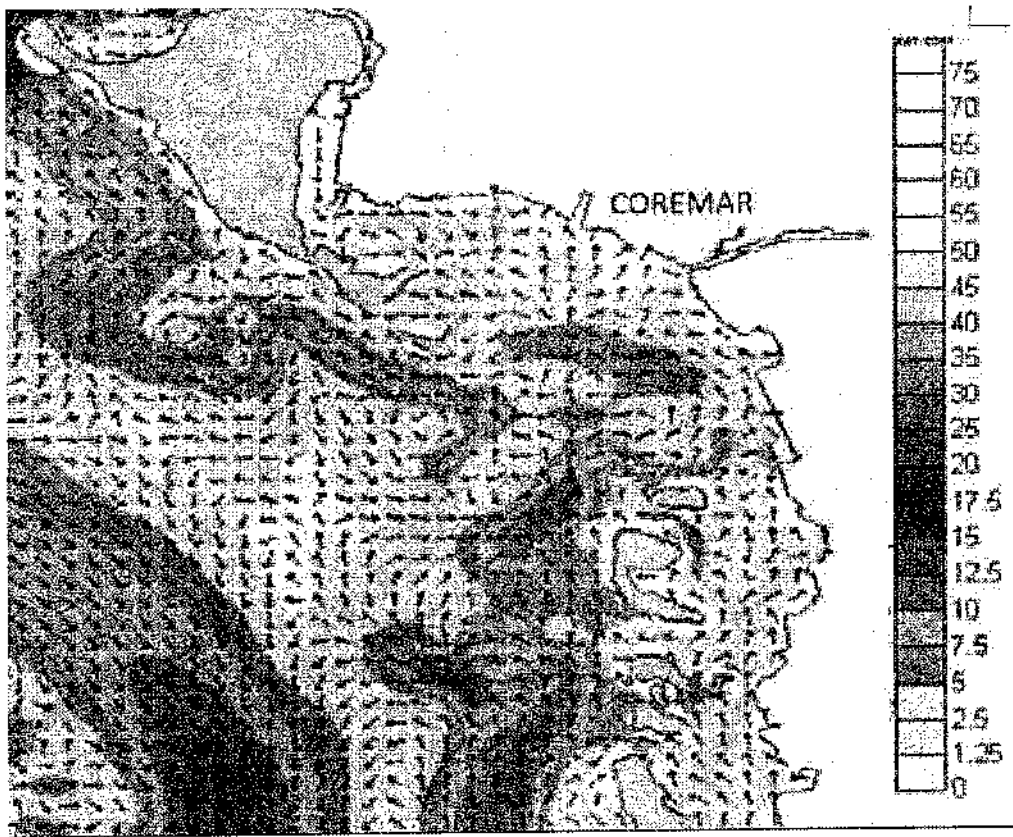
m/s y por Bocachica de 0,22 m/s y a nivel sub- superficial las masas de agua ingresan con velocidades de 0,57 m/s en la Escollera y 0,18 m/s en Bocachica. Se produce una bifurcación de estas en el sector de Bocachica en direcciones norte y noreste con 0,22 m/s, favorecidas por la acción del canal del Dique.

3.6.1.3.5.3.2. En condiciones de descenso a nivel superficial su velocidad se mantiene en magnitudes de 0,27 m/s saliendo por el sector de la Escollera y en Bocachica a 0,20 m/s. En sub- superficiales, la intensidad registra valores medios de 0,25 m/s, saliendo por la Escollera y en antes de llegar a Bocachica bordean el costado este de la isla de Tierrabomba, para llegar a este sector con velocidades promedio de 0,32 m/s.

3.6.1.3.5.3.3. En la época de lluvias, el Canal del Dique imprime gran influencia sobre el régimen de corrientes superficiales generando una capa de agua liviana y salobre que tiene un desplazamiento general hacia el norte. El viento por su continuidad y velocidad, favorece el intercambio profundo y completo de las aguas de la bahía, acentuando la llega de mar por el fondo (Bocachica). En época seca, las aguas del Dique se pegan contra la orilla de la bahía, bajo efecto del roce del viento en la superficie, lo que induce en profundidad una corriente de compensación orientada del sur hacia el norte (Oceanmet 2009).

3.6.1.3.5.3.4. En el área de interés, las corrientes que predominan son de deriva de viento y gradientes, resultado de la influencia integral de los vientos sobre toda la cuenca de la bahía, con poca influencia de las corrientes de marea (hasta 1 cms/s) (Oceanmet 2014). Las direcciones son de comportamiento irregular, no siempre conservando los patrones descritos anteriormente, las Figuras corresponden a corrientes, para época seca y húmeda, para el sector donde se ubica el Terminal Marítimo Coremar Shore Base S.A., el orden de magnitud es pequeño ($\leq 8,0$ cm/s), considerando estas como débiles sin afectar la seguridad de la naves durante su navegación por el canal de acceso, dársena de maniobras o en el atraque o desatraque de esta en el terminal marítimo.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



Régimen de corrientes para la época seca. Fuente: CIOH.



Régimen de corrientes para la época húmeda. Fuente: CIOH.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.6.1.3.5.4. Olas.

3.6.1.3.5.4.1. La bahía de Cartagena, por su configuración es ideal para el desarrollo de actividades marítimas. La isla de Tierrabomba, debido a su ubicación contribuye a que la acción del oleaje proveniente del océano se refleje o disperse sobre ella antes de realizar su ingreso a la bahía. Lo anterior, ocasiona que el oleaje dentro de la bahía de Cartagena permanezca estable, y ante la presencia de fenómenos adversos sobre el área las perturbaciones de este no alcancen valores altos.

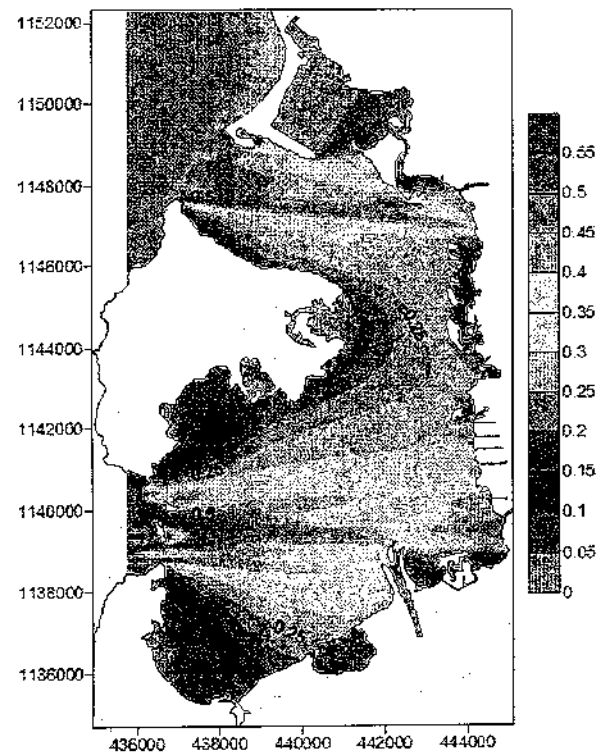
3.6.1.3.5.4.2. Los vientos son un factor fundamental en la formación del oleaje, ya que existe una relación directa entre la altura de las ola significativa (H_s) y el ciclo anual de los vientos en el Caribe, teniendo un comportamiento bimodal, es decir un periodo más intenso para la época seca y un periodo más débil para la época húmeda y de transición cuando los vientos alisios se debilitan.

3.6.1.3.5.4.3. La bahía de Cartagena carece de una base de datos u observaciones históricas de oleaje, que permitan conocer la caracterización de este. Lo anterior, debido a la ausencia de sensores que realicen registros sistemáticos que indiquen su comportamiento. Debido a esto, las caracterizaciones existentes sobre este parámetro se basan en la utilización de modelos numéricos.

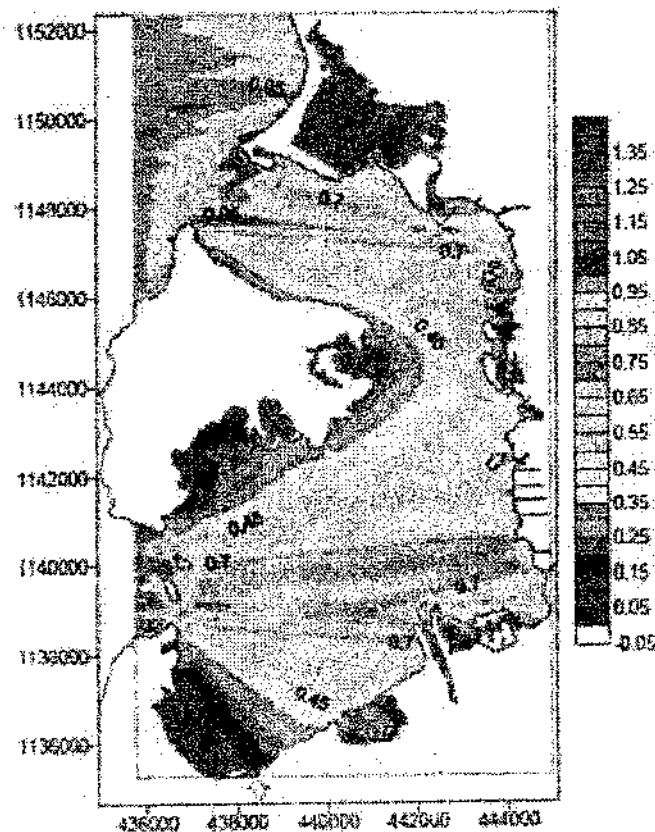
3.6.1.3.5.4.4. Los resultados conocidos a través de la "Determinación del clima de oleaje medio y extremal en el Caribe colombiano"³, indican que para el área del Caribe colombiano, el oleaje proveniente del NE tiene una probabilidad de ocurrencia del 32%, y los provenientes de los sectores ENE y NNE con un 10% y 15%, respectivamente. La altura significativa (H_s) se presenta con una magnitud de 1,5 metros, con un 50% de ocurrencia, mientras que en los oleajes extremales se presentan un H_s de 6,85 m, en un periodo de retorno de 50 años. Con base en este estudio, se concluye que principalmente por la configuración geomorfológica de la bahía, el oleaje fuerte no se propaga en su interior, disipándose en gran manera en razón a los cambios de profundidad al ingresar por Bocachica y Bocagrande.

3.6.1.3.5.4.5. De los resultados obtenidos de la propagación de oleaje desde aguas profundas hacia el sector de interés, se puede establecer que el patrón de las olas con mayor periodo de retorno provenientes de mar abierto para el área interés se presentan con una magnitud de 0,20 m (Figura 30); para el caso de olas moderadas, las magnitud máxima que se puede llegar alcanzar se encuentra en el orden de 0,45 m.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



Resultado propagación Hs de oleaje (m) para el estado predominante del mar. Fuente: OCEANMET.



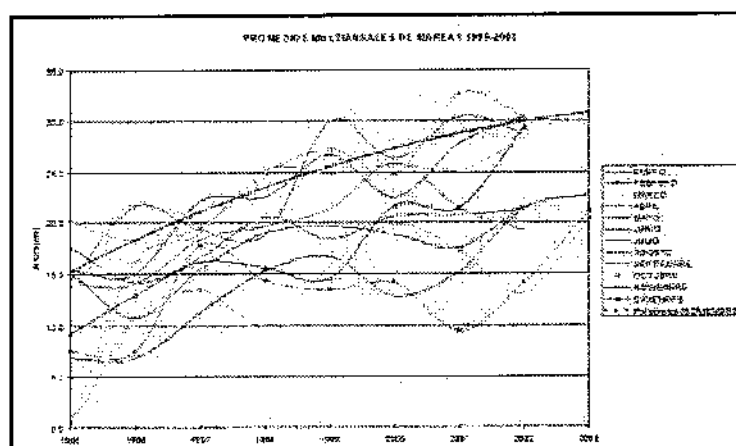
Patrón de oleaje moderado (m) proveniente del mar Caribe. Fuente: OCEANMET.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

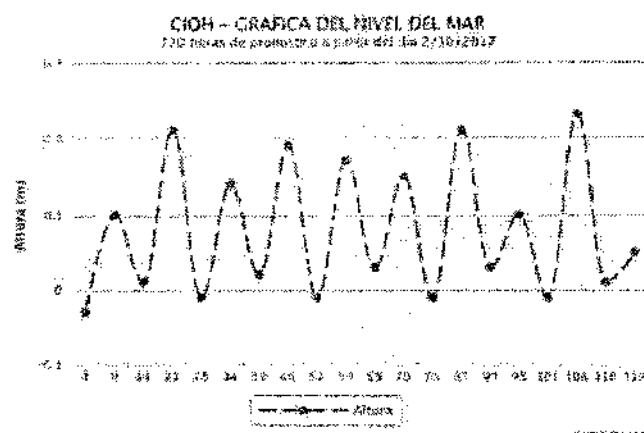
3.6.1.3.5.5. Mareas.

3.6.1.3.5.5.1. La marea en el Caribe se caracteriza como micromarea tipo mixta semidiurna, debido a que su rango varía entre 20 y 30 cm y rara vez excede los 50 cm (Wiedemann, 1973). Se registran de manera ocasional mareas semidiurnas de mayor rango, irregulares y de frecuencia no mayor de 6 veces durante el año, con periodos entre uno y tres días (Arias y Durán, 1984).

3.6.1.3.5.5.2. Con base en el análisis realizado por el CIOH4 a los registros de marea diarios obtenidos en el mareógrafo del IDEAM instalado en el muelle del CIOH, durante el periodo 1995 a 2003, se obtienen los promedios multianuales de marea astronómica, donde se observa el registro de alturas mayores para los meses de septiembre, octubre y noviembre, teniendo febrero la serie de amplitudes más bajas. La predicción diaria de marea para la bahía de Cartagena se puede consultar a través de www.cioh.org.co o la publicación Pronóstico de Pleamares y Bajamares Costa Caribe Colombiana del IDEAM. En la Figura 33, se presenta gráfico típico del comportamiento de la marea para el puerto de Cartagena, publicada por el CIOH, a través de su sitio web, indicando el pronóstico del nivel del mar durante 120 horas. Esta información es actualizada por el Centro de Investigación en forma diaria para consulta del gremio marítimo.



Promedios multianuales de marea astronómica. Fuente CIOH.



Pronóstico nivel del mar, para Cartagena de Indias para el 02/10/2017. Fuente: CIOH.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.6.1.3.5.6. Proyección sedimentación.

3.6.1.3.5.6.1. Los mayores efectos en la dinámica de la sedimentación de la bahía se deben a la presencia de dos estructuras antrópicas: la Escollera de Bocagrande y el canal del Dique. A lo largo de la Escollera se encuentra depositado el material relativamente grueso proveniente de la deriva litoral de Bocagrande y además se comporta como una barrera que afecta la dinámica del agua y los sedimentos en toda la bahía.

3.6.1.3.5.6.2. La bahía de Cartagena se encuentra influenciada por el Canal del Dique, cuya pluma transporta sedimentos finos. Los limos gruesos se precipitan en el delta del canal, formando un prodelta que viene avanzando en forma significativa (Figura 34). Los sedimentos que se transportan en suspensión que alcanzan a cubrir toda la bahía, son de origen lejano. Partículas de arcillas y lodos muy finos, realizan desplazamiento en la capa superficial junto con las aguas del Canal, con una tasa débil de precipitación. Para la bahía Interior de Cartagena, los sedimentos aportados desde el canal del Dique son finos y obedecen principalmente a los provenientes de la pluma del Canal con tendencia única en dirección norte, con ausencia de vientos es decir en eventos con lluvias.

3.6.1.3.5.6.3. Al Este del terminal y en límites con Contecar S.A., se encuentra el caño Ceballos, el cual presenta caudal por escorrentías para la época húmeda, su flujo de agua siempre es en sentido norte.

3.6.1.3.5.6.4. Los resultados del régimen de olas en la bahía claramente demuestran que el efecto de este parámetro oceanográfico sobre la zona de interés es mínimo, mientras que las olas del oleaje extremo por viento, generado en la bahía son de poco periodo de retorno para afectar la línea de costa con procesos erosivos.

3.6.1.3.5.7. Naturaleza del fondo marino.

3.6.1.3.5.7.1. Al sur de la bahía de Cartagena, desemboca el canal del Dique trayendo consigo las aguas dulces del río Magdalena, después de transitar sus 114 kilómetros. En su recorrido transporta y deposita sobre la bahía los sedimentos de origen continental con un bajo contenido de arenas. La mayoría de partículas depositadas son limos con un tamaño de unas pocas micras y arcillas en menor cantidad. Ya en la bahía, este sedimento es transportado por arrastre en el fondo marino y en suspensión⁷. Los aportes de los sedimentos se encuentran asociados a las oscilaciones de carácter estacional en el flujo del canal; para la seca, un bajo caudal y para la húmeda un caudal mayor. De igual forma, el viento imprime un comportamiento adicional en la distribución de los sedimentos, especialmente para el caso con presencia de los vientos alisios, que generan un obstáculo a la pluma en la desembocadura. Pero, el principal factor que afecta la posición de la pluma es el aporte del Canal del Dique.

3.6.1.3.5.7.2. En el área del Terminal de Sociedad Coremar Shore Base S.A., el contenido de distintas fracciones de lodos cubre la superficie del fondo. Las arcillas ocupan entre un 15 a 20%; los limos gruesos alcanzan entre un 25

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

y 30%; los limos finos entre un 20 a 25%, del contenido del fondo. Casi no se encuentra material arenoso. El espesor de la capa lodos varía espacialmente.



Contenido (%) limos finos, limos gruesos y arcillas en el fondo de la bahía de Cartagena. Fuente: Thomas, et al, (2006).

3.6.1.3.5.7.3. Debido a la estratificación salina, los sedimentos finos aportados por el Canal del Dique se atrapan en la capa superficial, manteniendo las partículas en suspensión, esta dinámica se encuentra asociada al régimen de vientos y al caudal del Canal y se ve incrementada en la época seca tendiendo a comportarse como si estuviese conformada por una sola capa profunda.

3.6.1.3.5.8. Visibilidad.

3.6.1.3.5.8.1. En meteorología las variaciones en los parámetros atmosféricos, principalmente la precipitación y la temperatura tienen estrecha relación con el alcance visual o la distancia máxima a la que un observador puede distinguir un objeto, a este alcance visual se le conoce como visibilidad horizontal.

3.6.1.3.5.8.2. La visibilidad se ve reducida por la suspensión de partículas de polvo en el aire, si estas partículas capturan moléculas de vapor de agua, se presenta el fenómeno de niebla, cuando la visibilidad disminuye a magnitudes inferiores a las de un kilómetro. Para que se produzca este fenómeno, es imprescindible la existencia de tres factores: una inversión de temperatura (aumento del valor término con la altura, que dificulte los movimientos verticales del aire), poco viento y una humedad relativa próxima al 100%.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

- 3.6.1.3.5.8.3. La bruma o neblina se diferencia de la niebla, solamente en el menor tamaño y menor cantidad de gotas microscópicas que la forman, por lo tanto implica un menor grado de reducción de la visibilidad. Esto es, cuando la disminución de la visibilidad está entre los rangos de 1 a 10 kilómetros, con humedad relativa al 80%.
- 3.6.1.3.5.8.4. Para la bahía de Cartagena, los promedios multianuales de los principales parámetros meteorológicos son (CIOH 2010):
- 3.6.1.3.5.8.4.1. Temperatura: Máximas de 31,5°C y mínimos 26,8°C.
- 3.6.1.3.5.8.4.2. Precipitación: Para la estación húmeda los valores oscilan entre los 29 y 244 mm/mes.
En el periodo seco los promedios se mantienen entre 1,0 y 37 mm/mes.
- 3.6.1.3.5.8.4.3. Humedad Relativa: Los mayores registros se presentan para la época húmeda con 82%, siendo la media anual de 80%.
- 3.6.1.3.5.8.4.4. Brillo Solar: Mayores valores en época seca con registros entre 245 y 279 horas/mes. Para la estación húmeda registros con valores de 176 horas/mes.
- 3.6.1.3.5.8.4.5. Evaporación: Mayores registros de evaporación en la época seca con promedio de 194 mm/mes, para la húmeda valores de evaporación menores con 132 mm/m.

CLAVE	LÍMITES	DESIGNACIÓN
00	De: 0 a 25 m.	Niebla densísima, sin visibilidad.
0	De: 25 a 50 m.	Niebla muy densa, sin visibilidad.
1	De: 50 a 100 m.	Niebla espesa, muy poca visibilidad.
2	De: 100 a 500 m.	Niebla, muy poca visibilidad.
3	De: 500 a 1.000 m.	Niebla, poca visibilidad.
4	De: 1.000 a 2.000 m.	Nebinas o calina, escasa visibilidad.
5	De: 2.000 a 4.000 m.	Nebina o calina, poca visibilidad.
6	De: 4.000 a 10.000 m.	Nebina o calina, visibilidad moderada.
7	De 10.000 a 20.000 m.	Atmósfera difusa, buena visibilidad.
8	De 20.000 a 50.000 m.	Atmósfera difusa, muy buena visibilidad.
9	Más de 50.000 m.	Atmósfera difusa, excelente visibilidad.

Escala internacional de Visibilidad del Aire. Autor: Félix Llaugé.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.6.1.3.5.8.4.6. Del análisis y evaluación de los principales parámetros meteorológicos se puede concluir que no existen factores constantes que indiquen una reducción importante de la visibilidad horizontal sobre la bahía de Cartagena durante el año. Sin embargo, es importante señalar que las precipitaciones intensas causadas particularmente por fenómenos locales pueden producir disminución en esta.

3.6.1.3.6. Condiciones de vientos, oceanográficas y batimétricas:

Con base a los resultados obtenidos de los análisis realizados a las diferentes variables océano – atmosféricas, descritos en el apartado 3.5.1.3.5, Condiciones de vientos, mareas, corrientes, oleaje, sondaje y detalles del fondeo del mar, se logran identificar los factores meteorológicos en especial el parámetro viento, los oceanográficos, particularmente la variable de corrientes y el hidrográfico, en lo relacionado a la batimetría. Lo anterior, permitió diseñar la configuración geométrica de los espacios marítimos destinados a las maniobras de las motonaves en el terminal de Sociedad Coremar Shore Base S.A., en Cartagena y determinar los límites de operación en el área de navegación. Es así como, dentro de los criterios de valoración de las dimensiones geométricas, se consideran factores como los espacios ocupados por las naves y los espacios adicionales requeridos por estas durante la maniobra.

3.6.1.3.6.1. Dentro de los criterios de valoración de las dimensiones geométricas, es importante tener el conocimiento de los espacios ocupados por los buques y de los espacios adicionales requeridos por estos durante la maniobra. Lo anterior garantizará mantener un adecuado margen de seguridad.

3.6.1.3.6.2. El modo como se comporta un buque cuando navega o maniobra depende de numerosos factores, entre los cuales se puede mencionar: sus medios de propulsión, sistema de gobierno, forma de carena, disposición de las estructuras de su obra muerta, su calado, su trimado o asiento, condiciones de carga, profundidad, la actuación de los remolcadores y los efectos debidos a las condiciones climáticas en especial los parámetros de viento, corriente y oleaje.

3.6.1.3.6.3. Para los análisis realizados y en particular para una nave Platform Supply Vessel, éstos se apoyaron en estándares internacionales ampliamente reconocidos con el fin de determinar la influencia de estos factores sobre el barco y la infraestructura de un terminal.

3.6.1.3.6.4. En todas las maniobras el viento es uno de los principales factores a considerar. Si su magnitud es fuerte, influye marcadamente en el comportamiento del buque. Para la bahía de Cartagena, como se analizó anteriormente, dependiendo de la época del año, la intensidad de este parámetro varía. Sin embargo, los promedios permiten mantener esta variable entre bajo y moderado, con excepción cuando se presenten eventos locales que generen aumentos en su intensidad.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 3.6.1.3.6.5. La resistencia que ofrece la obra viva del buque al flujo de la corriente es similar a la que ofrece la obra muerta al viento, pero para una misma velocidad la fuerza resultante es mucho mayor, debido a que la densidad del agua es muy superior a la del aire. El efecto de esta acción de la corriente, cuando es uniforme, tenderá a trasladar al buque en su conjunto en el mismo sentido y velocidad con que fluye aquella. Para el caso específico del Terminal Marítimo Sociedad Coremar Shore Base S.A., las corrientes que se presentan son de carácter uniforme y de poca magnitud, clasificándolas como bajas.
- 3.6.1.3.6.6. En todas la maniobras que se consideran del buque es imprescindible analizar la incidencia del oleaje, ya que en cualquier área de navegación se encuentran presentes y frecuentemente asociadas con la presencia del viento. Como se analizó anteriormente, las olas características en el sector son de pequeña magnitud. Aspecto importante a considerar en el momento de determinar el diseño del área de navegación.
- 3.6.1.3.6.7. Las recomendaciones realizadas por la Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC), permiten realizar el análisis de los diferentes parámetros a partir de los distintos grados de exposición del área de navegación frente a los factores ambientales.
- 3.6.1.3.6.8. Las tolerancias son conservadoras en cuanto al ancho del canal y resguardos que debe mantener el barco bajo la quilla. De este modo, dentro de las recomendaciones se tienen en cuenta las siguientes condiciones:
- 3.6.1.3.6.8.1. Velocidad del buque.
 - 3.6.1.3.6.8.2. Viento cruzado predominante.
 - 3.6.1.3.6.8.3. Corriente cruzada predominante.
 - 3.6.1.3.6.8.4. Corriente longitudinal predominante.
 - 3.6.1.3.6.8.5. Altura ola significativa Hs.
 - 3.6.1.3.6.8.6. Ayudas a la navegación.
 - 3.6.1.3.6.8.7. Tipo de fondo.
 - 3.6.1.3.6.8.8. Profundidad en el canal.
 - 3.6.1.3.6.8.9. Nivel de peligrosidad de la carga.
- 3.6.1.3.6.9. Con base en lo anterior, los resultados obtenidos para el Área de Navegación del Terminal Sociedad Coremar Shore Base S.A., teniendo en cuenta que el Canal de Acceso es solo en una vía.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

Condiciones	Factor
Maniobrabilidad del buque.	Buena
Velocidad buque.	Despacio 5-8 nudos
Viento cruzado predominante.	Leve ≤ 15 nudos
Corriente cruzada predominante.	Despreciable $< 0,2$ nudos
Corriente longitudinal predominante	Baja $\leq 1,5$ nudos
Altura ola significativa H_s	$H_s \leq 1$ y $L \leq L$
Ayudas a la navegación	Buena
Tipo de fondo	$< 1,5$ Puntal Fondo suave
Profundidad en el canal	$< 1,15$ del Puntal
Nivel de peligrosidad de la carga	Bajo

3.6.1.3.6.10. Acuerdo a las recomendaciones de la PIANC y aplicando los factores físicos, oceanográficos y meteorológicos se obtiene la dimensión que debe tener el canal de acceso para la nave tipo:

Maniobrabilidad del buque	1.3 B
Velocidad buque.	0.0 B
Viento cruzado predominante.	0.0 B
Corriente cruzada predominante.	0.0 B
Corriente longitudinal predominante	0.0 B
Altura ola significativa H_s	0.0 B
Ayudas a la navegación	0.1 B
Tipo de fondo	0.1 B
Profundidad en el canal	0.4 B
Nivel de peligrosidad de la carga	0.0 B
Total Ancho Canal Requerido	1.9 B

Donde;

B = 18,8 m
Entonces;
$W_{BM} = 35,72$ m.

3.6.1.3.6.11. El canal de acceso a Sociedad Coremar Shore Base S.A., tiene un ancho de 61,14 metros, cumpliendo así la condición para el tránsito en canal de acceso de una sola vía de la tipo.

3.6.1.3.6.12. El acceso de los buques a la dársena de maniobra y el atraque en el muelle, es la etapa final en la navegación (o la inicial en el caso del zarpe) y debe por lo tanto analizarse con los mismos principios básicos establecidos en los apartados anteriores. En caso de que la dársena tenga dimensiones suficientes para permitir la arribada de los buques navegando por sus propios medios hasta ella, y allí efectuar las maniobra de reviro y posterior atraque, con el apoyo de remolcadores o para este caso en particular sin estos, por las condiciones especiales de maniobrabilidad de las naves tipo PSV, las dimensiones resultantes del área de maniobras, se pueden obtener observando las recomendaciones de la PIANC, aplicadas en el diseño de sectores de curvas en un canal. Por ello, sería necesario adicionar al ancho del canal o contar con una dársena de giro, que cumpla con la condición de $1,25 L$, es decir un ancho total de 115,75 m, para el

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

caso de la nave tipo PSV, la de mayor dimensión. Longitud que cumple la dársena de maniobras con un diámetro de 140 m.

- 3.6.1.3.6.13. A nivel internacional normalmente se adopta la recomendación de considerar para una dársena de maniobra o reviro un diámetro que cumpla 1.5 veces la eslora de la nave de mayor dimensión (1,5L), es decir para el caso del Terminal Coremar Shore Base S.A., esta dársena deberá tener un diámetro de
- 3.6.1.3.6.14. 139 metros, condición que se cumple al tener la disponibilidad de este diámetro. Como se explicó anteriormente, la excelente maniobrabilidad con que cuentan este tipo de naves, permiten que la maniobra de reviro se realice en un área inclusive menor a la que se tiene disponible el Terminal de Coremar Shore Base, llegando a realizar el reviro sobre un mismo pivote. ($S = 0,148 \text{ m}$)
- 3.6.1.3.6.15. El trimado dinámico o squat, es el incremento adicional del calado de un buque en relación con el nivel estático del agua, producido por el movimiento del barco a una velocidad determinada. Las fórmulas que permiten calcular el valor del squat están determinadas generalmente para la navegación en aguas poco profundas sin restricciones laterales, de las que se han deducido generalizaciones aplicables para la navegación en canales sumergidos y en canales convencionales, que cubren la totalidad de los supuestos de interés para las áreas de flotación. Para calcular el squat del buque tipo PSV, se acudió a métodos internacionalmente aceptados y reconocidos¹⁶, tomando una velocidad de 4,5 nudos, dentro de las áreas de navegación con profundidad de 7,0 metros.
- 3.6.1.3.6.16. Magnitud que deberá ser tenida en cuenta, como reserva de seguridad durante las maniobras.
- 3.6.1.3.6.17. Los movimientos verticales de los buques debidos a la acción del oleaje, depende de los parámetros del oleaje (altura, periodo y dirección), de las características del barco (tipo de barco, calado, condiciones de carga y velocidad de navegación) y de la profundidad del agua existente en el área marítima del terminal. Estos movimientos verticales del buque debidos a la acción del oleaje, teniendo en cuenta las características de este en la bahía de Cartagena, analizadas anteriormente y la eslora entre perpendiculares de la nave tipo que para el caso del Terminal inferiores a 100 metros, se puede establecer que la nave tiene desplazamiento vertical de 0,10 m
- 3.6.1.3.6.18. El resguardo para seguridad (rvsm), es la profundidad que deberá quedar siempre disponible entre la quilla del buque y el fondo¹⁹. Para su determinación se tomarán los valores establecidos a nivel internacional que tienden a minimizar el riesgo de contacto del barco con el fondo atendiendo a la naturaleza de este.
- 3.6.1.3.6.19. Para el caso de barcos de mediano y pequeño desplazamiento, realizando navegación sobre fondos limosos o arenosos:
Con velocidades ≤ 8 nudos, $rvsm = 0,20 \text{ m}$

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 3.6.1.3.6.20. Existe otro factor denominado resguardo adicional, que debe preverse para cubrir las imprecisiones de la batimetría. En el estado actual de la técnica de investigación batimétrica, puede considerarse que la precisión de los registros obtenidos es superior al 99% de la profundidad de agua existente. Las imprecisiones de la batimetría no proceden normalmente del equipo de registro, sino de las oscilaciones que puedan presentarse en la embarcación en la que se instalan. Oscilaciones que a su vez se deben principalmente al oleaje máximo que se presente durante la campaña de toma de datos y que pueden evitarse con un sistema de compensación del movimiento.
- 3.6.1.3.6.21. Conociendo que el oleaje está limitado a olas de 0,50 m de altura significativa en aguas exteriores y en 0,20 m en aguas interiores (lo anterior, de acuerdo a los resultados obtenidos del análisis de los parámetros oceanográficos en el estudio de condiciones de vientos, oceanográficas y batimétricas) pueden considerarse los siguientes márgenes o reservas adicionales (rz):

	Con Sistema de Compensación	Sin Sistema Compensación
Aguas Exteriores	1% de la profundidad	0,25 m + profundidad.
Aguas Interiores	1% de la profundidad	0,10 m + profundidad.

- 3.6.1.3.6.22. Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, entonces se puede concluir después de analizar, la reserva de flotabilidad, cómo la sumatoria de todos los diferentes factores ($r_t = r_{sm} + r_z$), que esta magnitud estaría por el orden de: Durante la navegación $r_t = 0,37$ m.
- 3.6.1.3.6.23. Con base en los análisis anteriormente realizados: squat, resguardo de seguridad debido al tipo de fondo y las imprecisiones de la batimetría, el margen de seguridad recomendado para la navegación de la nave tipo (PSV), es de una magnitud de 0.51 m. Esto indica que para una profundidad de 7,0 metros, en las áreas de navegación, la nave deberá tener un calado máximo de 6,5 metros.

Con velocidades ≤ 8 nudos, $r_{vsm} = 0,20$ m

3.7. Áreas de fondeo.

- 3.7.1. Las establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo lo establecido en la Resolución 474 de 2014, de la Dirección General Marítima. Para el caso específico de la bahía de Cartagena, se encuentran autorizadas las siguientes zonas:

- 3.7.1.1. "A1"
- 3.7.1.2. "B2"
- 3.7.1.3. "C" – Tanqueros.
- 3.7.1.4. "D" – Castillo Grande. "H" – Cuarentena.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.8. UKC y calado operacional

3.8.1. El muelle tiene una profundidad de 7 metros , y las embarcaciones tipo PSV normalmente manejan un UKC (Under keel Clearance) de 0.6 m.

3.9. Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria.

3.9.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., tiene la obligación de mantener la profundidad en el área de maniobra y sitios de amarre o atraque, correspondientes a los entregados en concesión, igualmente debe informar a la Superintendencia de puertos y transporte , 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 de nivel local. El calado operacional debe tener un margen mínimo de 0.3 metros. (1 pie), respecto a la profundidad real existente en el área.

3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales.

3.10.1. VIAS DE ACCESO: Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. cuenta con dos accesos vehiculares, desde las Diagonales 21E y 23 (Calle El Labrador), que tienen cada un 2 carril, permitiendo el flujo en ambos sentidos, de vehículos de carga, con la ventaja de ser vías de tránsito bajo. En cada uno de los accesos, habrá Portería para el control de entrada y salida, con guardias de seguridad y procedimiento de verificación de identidad de conductor y camión.

3.10.2. La Instalación Portuaria no cuenta con accesos férreos

3.11. Patios y bodegas

3.11.1. ALMACENAMIENTO: Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. cuenta para el almacenamiento de carga con una capacidad instalada de 15.085,7 m2, representada en Bodegas, Cobertizos y Patios.

3.11.1.1. La capacidad de la losa de los muelles, bodegas, cobertizos y patios tienen una capacidad de cinco (5) toneladas por metro cuadrado, su utilización no debe exceder de este límite; excepto en los sectores específicos que fije Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

3.11.1.2. Principalmente las instalaciones están habilitadas para el almacenamiento de tubería, herramientas de perforación y contenedores offshore. Instalaciones para el recibo de la carga

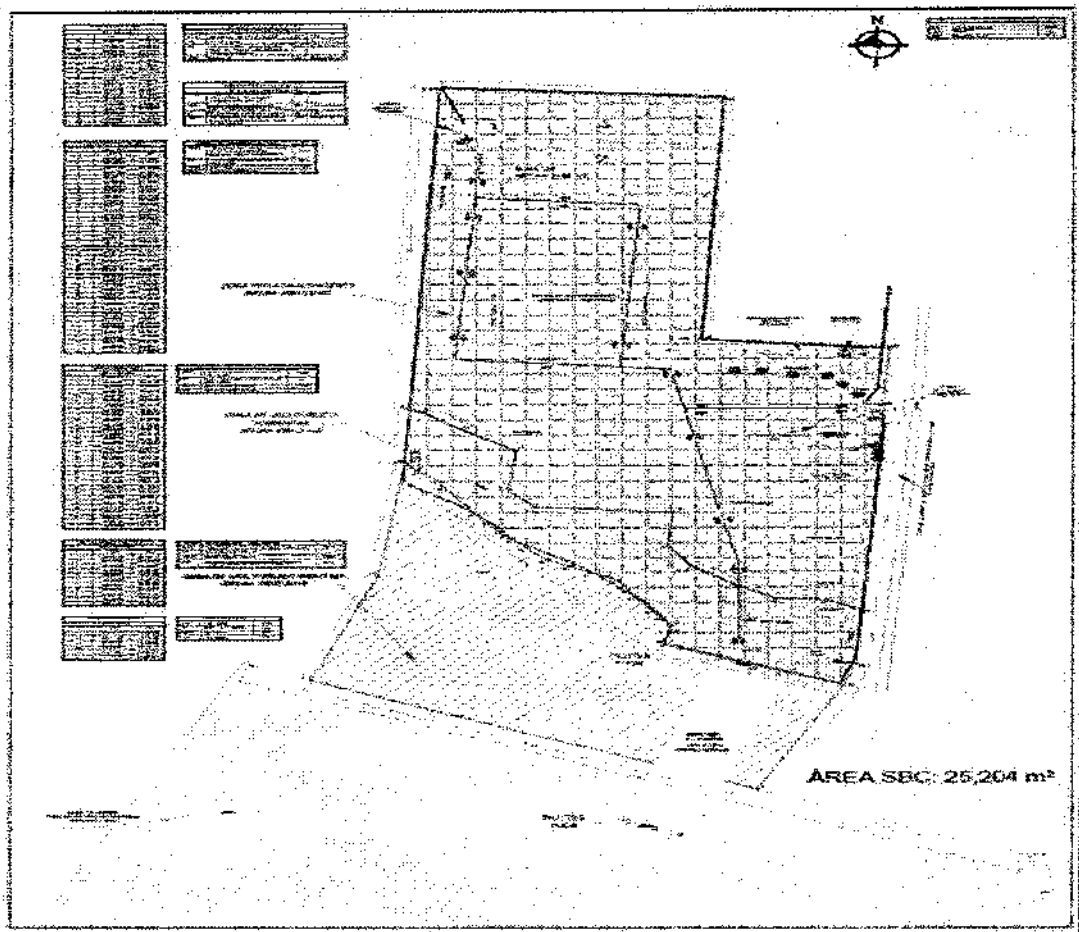
3.12. Instalaciones de recepción de la carga.

3.12.1. Las siguientes son las zonas habilitadas para almacenamiento en Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.:

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Zona	Características	Tipo de Carga	Area
Zona de uso público	Descubierta	Contenedores y Herramientas	4391,7 m²
Bodega	Cubierta	Química, Herramientas para perforación, cemento y barita en bultos.	2192 m²
Patio de Almacenamiento	Descubierta	Tubería, Contenedores y Herramientas	8502 m²
Área Total para Almacenamiento			15.085,7 m²

- 3.12.1.1. Dentro del área que ocupa el Terminal Marítimo, la instalación cuenta con espacios destinados a la operación portuaria:
- 3.12.1.1.1. Edificio administrativo de dos plantas, A = 875 m2. Oficina DIAN, Área = 10,7 m2.
- 3.12.1.1.2. Dos tanques de agua con capacidad de 30 y 1.400 m3. Subestación eléctrica.
- 3.12.1.1.3. Área destinada para la instalación de plantas de lodos.
- 3.12.1.1.4. Dos patios de almacenamiento, A1 = 2.353 m2 y A2 = 10.693,99 m2. Acceso para vehículos de carga y para vehículos administrativos.



- 3.13. Equipos para operación portuaria
- 3.13.1. El terminal de COREMAR SHORE BASE S.A., está dotado de redes y facilidades para el servicio de los usuarios tales como: Red contra incendios, Red de acueducto y alcantarillado, Red eléctrica, Red de telecomunicaciones, Red de fibra óptica, planta para tratamiento de aguas residuales y lodos oleosos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

3.13.1.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. es un Terminal acondicionado para el manejo de carga general, contenedores, gráneles líquidos y sólidos, por lo tanto los sistemas requeridos para el manejo, son grúas, cargadores, sistemas de bombeo y transferencia de carro tanques y hacia carro tanques, igualmente vehículos para movilizar las cargas.

3.14. Áreas disponibles para la operación portuaria en el Terminal Marítimo Sociedad Coremar Shore Base S.A.

3.14.1. Descripción de las instalaciones de recepción para residuo, basura y demás productos contaminantes.

3.14.1.1. El terminal cuenta con una zona de almacenamiento de residuos sólidos de 60 m2 y con un dique para almacenamiento de recipientes con residuos líquidos de 25 m2.

3.14.1.2. En este espacio permanecen los residuos descargados de las embarcaciones hasta ser entregados a la empresa habilitada por DIMAR y la autoridad ambiental para la disposición final de los mismos.

4. CAPITULO IV- SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.

4.1. Horarios.

4.1.1. Horario de atención al público

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

4.1.1.2. Atención al público para el servicio de nuestros clientes Lunes a Viernes de 08:00 am a 12: pm – 02:00 PM a 05:00PM , Sados de 08:00AM a 12:00PM.

4.1.2. Horario de trabajo

4.1.2.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, operarán partiendo del principio de veinticuatro (24) horas al día, los trescientos sesenta y cinco (365) días al año para la prestación de los servicios; dando cumplimiento al Régimen Laboral vigente.

4.1.2.2. Cumplimos con un horario de trabajo Dia 07:00 AM a 12:00 PM – 13:00 a 19:00 PM , Noche de 19:00 PM a 24:00 AM , Nocturno 01:AM a 07:00 AM

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

4.2.1. La responsabilidad de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., de los Operadores Portuarios, de los Transportadores, de los Agentes Marítimos, de las Sociedades de Intermediación Aduanera, de los importadores, de los exportadores, de los propietarios de las mercancías que transiten por el Terminal marítimo y de los demás usuarios que presten servicios en el Terminal o utilicen los servicios de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., se determinará teniendo en cuenta las fases de operación que se describen a continuación y con sujeción a las normas del Código de Comercio en particular y de la Ley Colombiana en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 4.2.2.** El ingreso de mercancías a la base, bien sea de importación, de exportación, tránsito o la solicitud de servicios a las mercancías generadas en una operación offshore, hace presumir que dicho ingreso o solicitud de servicios están autorizados por el propietario, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta el presente Reglamento, cuyo texto está disponible en la Gerencia de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.2.3.** Para efectos de la responsabilidad en las operaciones, se delimitan las siguientes fases:
- 4.2.3.1. PRIMERA FASE:**
- 4.2.3.1.1.** Responsable de la operación de esta fase: Operador Portuario. Designado para ejecutar las operaciones según el contrato de transporte.
- 4.2.3.1.2.** Responsabilidad del Armador, Línea naviera: según términos del contrato de transporte, condiciones de fletamento y normas Internacionales del transporte por agua.
- 4.2.3.1.3.** Descargue Marítimo de mercancías: Desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa, elevación y salida de bodega de la nave, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítima o fluvial. La carga queda libre de aparejo.
- 4.2.3.1.4.** Cargue Marítimo de mercancías: La carga sobre el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial recibe aparejo, se eleva verticalmente, traslado sobre cubierta, bajo al piso de la bodega de la nave, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del Capitán.
- 4.2.3.1.5.** Re-estiba a bordo: Comienza cuando la carga a bordo del barco es enganchada por la grúa con el uso de aparejos y es trasladada a otro sitio de la misma nave. Termina cuando la carga queda libre de aparejos.
- 4.2.3.2. SEGUNDA FASE:**
- 4.2.3.2.1.** Transferencia o manejo de carga: Es la operación de trasladar la carga desde/hasta el costado de la nave a través de un corredor de transferencia hasta/desde 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.
- 4.2.3.2.2.** Responsabilidad de esta fase: Operador Portuario designado para ejecutar las operaciones según el contrato de transporte.
- 4.2.3.3. TERCERA FASE:**
- 4.2.3.3.1.** Almacenamiento: Permanencia de los cargamentos en una bodega o patio de almacenamiento, desde la finalización de la segunda fase y el comienzo de la cuarta y viceversa.
- 4.2.3.3.2.** Responsabilidad:
- 4.2.3.3.3.** Es de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuando la carga es almacenada en los patios, bodegas y cobertizos que administra o por una empresa arrendataria de alguna (s) área (s) de almacenamiento de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

4.2.3.3.4. Es de los operadores particulares que almacenan mercancías, bajo su responsabilidad y en sus instalaciones.

4.2.3.4. CUARTA FASE:

4.2.3.4.1. Cargue/Descargue de Transporte terrestre: Comprende todos los servicios prestados en función de la carga durante su período de almacenamiento en el Terminal, tales como llenado, vaciado, inspecciones, aforos, repesos, toma de muestras, inventarios, paletizadas, marcada, etc. Descargue o arrume de los cargamentos y traslado desde o hasta el medio de transporte.

4.2.3.4.2. Responsabilidad: Propietario de la carga, su representante o su Operador Portuario.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

4.3.1. Requisitos para Registro de Operadores Portuarios

4.3.1.1. Los servicios considerados en la Ley como actividad portuaria, deben ser realizados por un Operador Portuario debidamente registrado ante el Terminal, para lo cual deben acreditar los siguientes documentos:

4.3.1.2. Fotocopia autenticada de la correspondiente Resolución de Registro expedida por la Superintendencia de Puertos y Transportes.

4.3.1.3. Relación del personal legalmente vinculado a la organización del Operador, incluyendo descripción de funciones, experiencia comprobada y cobertura de los mismos en materia de seguridad social, cargo, fecha de ingreso, promedio de ingresos mensuales, ARP, EPS, AFP. Certificado judicial vigente, expedido por el DAS o autoridad policial del representante legal, socios (no aplica en el caso de sociedades anónimas) y de los trabajadores o empleados del operador que participarán en las operaciones del Terminal.

4.3.1.4. En caso de utilizar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista.

4.3.1.5. Certificado de aptitud técnica y operativa de los equipos y aparejos de carga, emitido por una entidad certificadora nacional o internacional inscrita ante la Superintendencia de Puertos y Transportes que garantice una permanente eficiencia y seguridad en las operaciones.

4.3.1.6. Original del certificado de existencia y representación legal actualizado expedido por la Cámara de Comercio, en donde conste que su objeto social incluye la prestación de los servicios portuarios para los cuales se inscribe.

4.3.1.7. 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.

4.3.1.8. Certificación de actividades portuarias de los terminales marítimos donde ha prestado servicios.

4.3.1.9. Manual de procedimientos para la prestación de servicios que ofrecen en el Terminal.

4.3.1.10. Programa de Salud Ocupacional

4.3.1.11. Autorización del Ministerio de Trabajo para laborar horas extras

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 4.3.1.12. Balance General y Estado de Resultados comparativo de los dos últimos años del operador
- 4.3.1.13. Tratándose de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicafe, licencias vigentes de los pilotos que prestarán el servicio.
- 4.3.1.14. Licencia ambiental de CARDIQUE. (Para empresas que realicen actividades que así lo requieran, tales como suministro de combustibles, recolección de basuras y/o desechos sólidos y líquidos, etc.).
- 4.3.1.15. Registro del ICA. (Para empresas que así lo requieran, tales como fumigación de productos agrícolas)
- 4.3.1.16. Certificado del Departamento Administrativo Distrital de Salud – DADIS. (Para empresas que desarrollen actividades que así lo requieran, tales como fumigación de productos agrícolas, suministro de víveres, etc.)
- 4.3.1.17. Cualquier otra certificación o permiso que corresponda a actividades especializadas que requieran de la autorización de un ente u organismo estatal.
- 4.3.1.18. La documentación será dirigida mediante oficio a la Dirección de Operaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.3.2. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., se reserva el derecho de establecer la veracidad de la información presentada por el solicitante, así como solicitar cualquier otra documentación que considere necesaria para autorizar el ingreso.
- 4.3.3. Una vez registrada ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A el operador portuario deberá constituir las siguientes pólizas de seguros como requisito para iniciar operaciones:
 - 4.3.3.1. Póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual a través de la cual se ampare y garantice el pago de daños y perjuicios, entre otros: 1. Accidentes, 2. Daños a las instalaciones, 3. Daños a terceros, 4. Daños a la carga, 5. Daños a motonaves, Nación (Superintendencia General de Puertos, en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a la contaminación del medio ambiente).
 - 4.3.3.2. Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. y/o terceros.
 - 4.3.3.3. El valor de estas pólizas lo establecerá Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. por el tipo de servicio, por el volumen y de acuerdo con la clasificación de riesgos correspondientes a la actividad que realizan. Si prestan servicios a la Nave deberán registrados como Empresa Prestadora de Servicios marítimos ante Dimar.
- 4.4. **Protocolo de verificación de información y documentos**
 - 4.4.1. Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991 y demás disposiciones reglamentarias concordantes. Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores, son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

- 4.4.2.** Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., se abstendrán de asignar puesto de atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente.
- 4.4.3.** La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. los acepta a satisfacción.
- 4.4.4.** Los documentos en cada caso serán revisados y validados por el departamento encargado.
- 4.5. Servicios Generales:**
- 4.5.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado**
- 4.5.1.1.** La dársena de maniobra, área de reviro y canal de acceso privado cuenta con la demarcación adecuada en cumplimiento de las disposiciones establecidas por la Dirección General Marítima. Puede ser cruzada por embarcaciones que eventualmente se dirijan a instalaciones portuarias contiguas, pero la aproximación al muelle será exclusivamente para embarcaciones programadas en arribo a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.5.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas**
- 4.5.2.1.** Las operaciones portuarias, marítimas y terrestres serán coordinadas directamente por los usuarios de la base con el Líder de Operaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., y canalizadas a través del Coordinador de Operaciones para su desarrollo y/o ejecución.
- 4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto**
- 4.5.3.1.** Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuenta para sus instalaciones con un esquema de seguridad y vigilancia conformado por personal y equipos destinados a supervisar, garantizar y mantener la seguridad física de la base.
- 4.5.3.2.** Para lo anterior, las instalaciones tienen un sistema de cámaras de seguridad en circuito cerrado que cubren la totalidad de las áreas y espacios de la base y que a su vez están monitoreadas 24 horas por un guardia de seguridad.
- 4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto**
- 4.5.4.1.** La base cuenta con un sistema de periférico de postes y luces en el muelle y patio, que provee iluminación a la totalidad de las instalaciones descubiertas, habilitando en este aspecto la disponibilidad operativa en 24 horas.
- 4.5.4.2.** Así mismo la bodega, zonas internas y oficinas igualmente cuentan con un sistema de iluminación permanente.
- 4.5.4.3.** De igual manera Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuenta con una subestación eléctrica que está en la capacidad de abastecer la totalidad de la demanda de energía de la base en 110V, 220V y 440V; dicha estación cuenta con dos generadores 435,5 KVA y 500 KVA, que entran en funcionamiento de manera automática, una vez se ha suspendido el fluido eléctrico de la red externa.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal

4.5.5.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuenta con un equipo de personal de Servicios Generales que se encarga del mantenimiento, orden y aseo de las instalaciones de la base.

4.5.5.2. De igual manera, los residuos ordinarios generados en la base son recogidos dos veces por semana por la empresa de aseo de servicios públicos del sector.

4.6. Servicios a la nave:

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño

Características	Dimensiones
Eslora (m)	92,6
Eslora _{pp} (m)	82,2
Manga (m)	18,8
Calado máximo (m)	6,0
Puntal (m)	9,2
DWT (ton)	5.186
Tripulación	15
Velocidad (Kn)	15
Carga máxima	5500 Mt
lastre	2300 Mt
Clase	Platform Supply Vessel – PSV

Características tipo 2	buque de desguace
Rango de desplazamiento en	5000 – 8000 toneladas ,este rango cubre el espectro de los buques tipo(bulk
Rosca (LIGHT SHIP)	Carrier,carga
del mayor buque a	general,portacontenedor,carcarrier,OSV,AHT, Quimiquero,tanquero de crudos o
desguazar	productos,plataformas off shore

4.6.1.1. El canal diseñado tendrá las características del canal de una sola vía hacia el área de la Instalación portuaria.

4.6.1.2. El Máximo calado del canal de acceso 14 m y de maniobra es de 7 metros.

4.6.2. Servicio de practicaaje:

4.6.2.1. Toda nave con Registro Bruto superior a 200, está obligada a utilizar piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto. Este servicio debe ser prestado por empresas de Servicios Marítimos de Practicaaje que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.

4.6.2.2. El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las naves para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida, abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria. Este servicio debe ser

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

prestado por Operadores Portuarios que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima DIMAR. (Art.11 Num. 3 Res. 0071/97 SP).

- 4.6.2.3. Toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee atracar, 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. Este servicio debe ser prestado por piloto práctico con categoría y licencia correspondiente al tonelaje y características de la embarcación a maniobrar.
- 4.6.2.4. La contratación del servicio de pilotaje será responsabilidad del Agente Marítimo ó de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. según quién lo solicite y la coordinación supervisión de estos servicios, en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal, estará a cargo de la Dirección de Operaciones de Servicios Portuarios de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.6.2.5. La asesoría del piloto práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones de su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del piloto práctico a bordo como Asesor del Capitán, quien puede aceptar o no las recomendaciones del Piloto Práctico.
- 4.6.2.6. 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 Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. determinarán la hora de prestación del servicio en coordinación con el criterio técnico del operador portuario que prestará el servicio de pilotaje.
- 4.6.2.7. El Operador Portuario que preste el servicio de pilotaje debe entregar a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., el informe del Piloto Práctico debidamente firmado por el Capitán de la nave, una vez termine cada maniobra.
- 4.6.2.8. 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, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., se reserva el derecho de nombrar otro Operador Portuario debidamente registrado ante la Superintendencia de Puertos y transporte que preste el servicio, sin perjuicio de otras acciones que se puedan derivar contra el operador portuario que no se presentó.
- 4.6.2.9. El orden de prioridad para la prestación del servicio de pilotaje, se enmarca dentro del siguiente criterio:
- 4.6.2.10. Por arribada forzada
- 4.6.2.11. Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- 4.6.2.12. Buques de pasajeros
- 4.6.2.13. Embarcación offshore
- 4.6.2.14. Buques Ro- Ro
- 4.6.2.15. Buques portacontenedores

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 4.6.2.16. Buques tanqueros que transporten combustible
- 4.6.2.17. Buques de carga general
- 4.6.2.18. Buques graneleros.
- 4.6.2.19. Buques para desguazar
- 4.6.2.20. Esta prioridad puede ser modificada por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.
- 4.6.2.21. Los capitanes de las naves están obligados a suministrar alojamiento y alimentación a los pilotos prácticos conforme a su categoría de oficiales, cuando sea necesario en razón de la prestación del servicio y el ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer a bordo al término de su trabajo.
- 4.6.2.22. Sitio de Abordaje.
- 4.6.2.23. El puerto Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., mediante solicitud al Agente Marítimo, pide que el servicio sea prestado desde o hasta la Boya de Mar.
- 4.6.2.24. La Boya de Mar en la latitud 10 grados 19.002' minutos Norte, longitud de 75 grados, 35.55' minutos, Oeste. Es el sitio oficial de arribo de las motonaves al puerto, para efecto de turnos de llegada. Los pilotos prácticos también podrán abordar y desembarcar en otros sitios autorizados por la Dirección General Marítima.

4.6.3. Servicio de remolcador

- 4.6.3.1. Toda nave con Registro Bruto superior a dos mil (2.000), está obligada a utilizar remolcador en los puertos colombianos, de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Marítima. Las naves con Registro Bruto igual o inferior a dos mil podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo recomiende.
- 4.6.3.2. Para las naves que transporten hidrocarburos, sus derivados y GNL es obligatorio el uso de remolcador, así como para embarcaciones sin gobierno que tienen como destino el desguace.
- 4.6.3.3. Se debe establecer el número de remolcadores requeridos para las maniobras con el buque de diseño e indicar el procedimiento para solicitar el servicio; Numero de remolcador solicitado¹.
- 4.6.3.4. Este servicio debe ser prestado por empresas de Servicios Marítimos de Remolque que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.
- 4.6.3.5. Los remolcadores que prestan servicios en los puertos deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizadas por esta; deben portar los certificados establecidos y el permiso de operación correspondientes y vigentes; deben contar como mínimo con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima de seguridad expedido por la Autoridad Marítima.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 4.6.3.6. Los remolcadores como naves, son inspeccionados, clasificados y habilitados para operar por DIMAR, en concordancia con el reglamento de servicio de remolcadores, de la Dirección General Marítima.
- 4.6.3.7. El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área marítima y fluvial del Terminal, estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por Dimar.
- 4.6.3.8. El remolcador para operaciones normales de atraque y zarpe de embarcaciones será coordinado por el cliente a través de la agencia marítima.
- 4.6.3.9. En caso de que por operaciones internas del terminal se requiera el movimiento adicional de una embarcación en muelle, el servicio será coordinado por la Dirección de Operaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., a través del departamento de adquisiciones y compras, con una empresa debidamente constituida y autorizada por DIMAR para prestar este servicio y que a su vez se encuentre registrada como proveedor en las bases de datos de COREMAR.

4.6.4. Amarre y desamarre de buques

- 4.6.4.1. El servicio de amarre y desamarre de embarcaciones durante las maniobras de zarpe y atraque, normalmente es prestado como adicional por la compañía de pilotos que asista a la maniobra.
- 4.6.4.2. El personal comprometido en las maniobras de amarre debe estar debidamente capacitado y familiarizado con la actividad y la manipulación de cabos.
- 4.6.4.3. Las naves deben ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en el terminal. El Capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea.

4.6.5. Muellaje

- 4.6.5.1. Derecho a permanecer amarrado al muelle o abarloado a otra nave. Este servicio se presta de acuerdo con lo establecido en el artículo 31.
 - 4.6.5.1.1. Según el artículo 31 de la resolución 850 6 de abril del 2017, por medio la cual se establece el reglamento de condiciones técnicas de operaciones en los puertos debe, asumir asistencia permanencia, servicios prestados a las naves en las instalación portuaria y prohibiciones. Los autorizados establecerán los protocolos de acuerdo a la normatividad portuaria y marítima vigente relacionada con el anuncio, arribo, permanencia y servicios prestados a las naves y sus prohibiciones, de acuerdo con las características de cada terminal portuaria.
- 4.6.5.2. Toda motonave que tenga permiso de atracar en las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE podrá acceder a este servicio.

4.6.6. Apertura de escotilla

- 4.6.6.1. La apertura de escotillas o tapas de bodegas será realizada por la tripulación del barco, una vez se haya adelantado la visita de autoridades, la reunión pre-operativa y la autorización por parte del puerto y el capitán.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

- 4.6.7.1. Los equipos y aparejos destinados al levante de carga y que se encuentra en las Instalaciones del Shore Base, debe tener certificación vigente. De igual manera antes de utilizar los equipos y aparejos se debe pasar una inspección pre operacional soportada en una lista de chequeo y un plan de izaje.

4.6.8. Reparaciones menores

- 4.6.8.1. Las embarcaciones que se encuentren atracadas no podrán realizar reparaciones sin la autorización previa de la Autoridad Marítima y Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. En Caso de que la embarcación requiera una reparación menor, ésta debe solicitar la autorización al puerto con anticipación y dicha reparación en caso de ser autorizada debe ser ejecutada por una empresa debidamente reconocida por la DIMAR y bajo la supervisión de un perito nominado por la Capitanía de Puerto.

4.6.8.1.1. Desguace de embarcaciones.

4.6.9. Aprovisionamiento y usería

- 4.6.9.1. Los aprovisionamientos se realizarán por parte de operadores portuarios debidamente registrados ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., quienes así mismo deberán estar autorizados y equipados para el suministro a realizar bien sea de víveres, combustible, lubricantes, consumibles y demás.
- 4.6.9.2. En el caso particular del suministro de agua, éste será realizado exclusivamente por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.

4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre

- 4.6.10.1. El recibo o suministro aguas de lastre sólo puede ser desarrollado por empresas autorizadas por las Autoridades Ambiental, Marítima y Portuaria, que cuenten con equipos e infraestructura para tal fin.
- 4.6.10.2. El barco antes de su arribo de ruta internacional manifestará el lastre que tiene al interior de sus tanques y la zona geográfica donde lo tomó.
- 4.6.10.3. El recibo o suministro aguas de lastre sólo puede ser desarrollado por empresas autorizadas por las Autoridades Ambiental, Marítima y Portuaria, que cuenten con equipos e infraestructura para tal fin.
- 4.6.10.4. La embarcación en caso de venir del exterior, previamente es anunciada por la Agencia ante la autoridad marítima mediante la plataforma SITMAR, donde debe declarar la cantidad de agua de lastre con la que viene, así como la posición en la cual tomó dicho lastre.
- 4.6.10.5. Para desembarcar el agua de lastre en la instalación portuaria, la agencia debe originar el requerimiento a la DIRECCIÓN DE OPERACIONES del Terminal para su descargue al arribo.
- 4.6.10.6. La empresa receptora debe estar debidamente registrada ante DIMAR para prestar este servicio y se debe hacer por intermedio de un operador portuario autorizado y debidamente registrado para operar dentro de las instalaciones de SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 4.6.10.7. Los costos asociados para la prestación de este servicio obedecerán al tarifario vigente acordado con el operador portuario por el uso de instalaciones en función de la cantidad.

4.6.11. Suministro de combustible

- 4.6.11.1. Los aprovisionamientos de combustible se realizarán por parte de operadores portuarios debidamente autorizados con DIMAR, mediante nombramiento de inspector para el control y prevención de la contaminación, para ejercer esta actividad y que así mismo se encuentren registrados ante Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.6.11.2. Tipos de combustibles a trasegar:
- 4.6.11.3. Los tipos de combustible son Diesel, Fuel Oil, Naftas, Keroseno, Intermediate Fuel Oil, Jet A1, Gasolina.
- 4.6.11.4. Los suministros de combustible pueden ser realizados así:
- 4.6.11.4.1. Mediante el uso de carro tanques bombeando desde el muelle hacia las embarcaciones.
- 4.6.11.4.2. Por mediante el uso de embarcaciones (buque tanque ó barcaza) abarloados a la embarcación receptora mientras ésta se encuentra atracada al muelle de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.6.11.5. Con anterioridad la Agencia Marítima solicitará a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., la autorización para ejecutar esta operación, definirá si la misma se lleva a cabo por vía marítima o terrestre y solicitará la asignación de un inspector para el control y prevención de la contaminación a la capitanía de puerto.

4.6.12. Servicios de lancha

- 4.6.12.1. Las lanchas que pretendan ingresar a las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., deben ser anunciadas con anterioridad al departamento de seguridad de la base, donde se manifiesten los propósitos del arribo de la embarcación. La lancha debe pertenecer a una empresa reconocida y así mismo debe estar al día en sus certificaciones y permisos operacionales.

4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

- 4.6.13.1. El recibo de desechos líquidos sólo puede ser desarrollado por empresas autorizadas por las Autoridades Ambiental, Marítima y Portuaria, que cuenten con equipos e infraestructura para tal fin.
- 4.6.13.2. Esta actividad se debe realizar siempre en presencia de un perito de contaminación asignado por la capitanía de puerto.
- 4.6.13.3. Para descargar los desechos líquidos y vertimiento, la agencia debe originar el requerimiento a la DIRECCIÓN DE OPERACIONES del Terminal. La empresa receptora debe estar debidamente registrada ante DIMAR para prestar este servicio y se debe hacer por intermedio de un operador portuario autorizado y debidamente registrado para operar dentro de las instalaciones de SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 4.6.13.4. Los costos asociados para la prestación de este servicio obedecerán al tarifario vigente acordado con el operador portuario por el uso de instalaciones en función de la cantidad.

4.6.14. Recepción de desechos sólidos

- 4.6.14.1. El recibo de desechos sólidos sólo puede ser desarrollado por empresas autorizadas por las Autoridades Ambiental, Marítima y Portuaria, que cuenten con equipos e infraestructura para tal fin.
- 4.6.14.2. Para descargar los desechos sólidos, la agencia debe originar el requerimiento a la DIRECCIÓN DE OPERACIONES del Terminal. La empresa prestadora de servicios marítimos receptora, debe estar debidamente registrada ante DIMAR para prestar este servicio y se debe hacer por intermedio de un operador portuario autorizado y debidamente registrado para operar dentro de las instalaciones de SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A.
- 4.6.14.3. Los costos asociados para la prestación de este servicio obedecerán al tarifario vigente acordado con el operador portuario por el uso de instalaciones en función de la cantidad de residuos a descargar.

4.6.15. Servicio de vigilancia

- 4.6.15.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuenta con servicio de vigilancia para sus instalaciones. En caso de que la embarcación requiera una cobertura especial de vigilancia, éste tendrá un valor adicional y será coordinado por intermedio del departamento de seguridad de COREMAR SHORE BASE S.A.

4.6.16. Servicios públicos

4.6.16.1. Suministro de agua potable

- 4.6.16.1.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuenta con un tanque de almacenamiento de agua potable de 1400 m³ para el abastecimiento de embarcaciones. De la misma forma cuenta con una red de tuberías y bombas dispuestas para tal fin. El servicio de suministro de agua debe ser requerido al terminal por parte de la agencia y a esta última se cargarán los costos de consumo de la motonave.

4.6.16.2. Electricidad

- 4.6.16.2.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., cuenta con mamparas en el muelle para suministro de electricidad a las motonaves que así lo requieran. El servicio debe ser requerido al terminal por parte de la agencia y a esta última se cargarán los costos de consumo de la motonave.

4.6.17. Fumigaciones

- 4.6.17.1. Las fumigaciones serán adelantadas por operadores portuarios, con la resolución 7726 de 2016 habilitadas por la autoridad de superintendencia de puertos y transportes para tal fin.

4.6.18. Alquiler de equipos y tripulantes de las embarcaciones

- 4.6.18.1. El shore base tiene convenios con proveedores de equipos montacargas, gruas y camiones los cuales acuerdo a las necesidades operativas se ponen al servicio de

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

nuestros clientes, dichos equipos deben ser certificados por entidades avaladas para poder trabajar en las instalaciones.

- 4.6.18.2. La empresa que realiza alquiler de equipos y aparejos conforme la mencionada resolución 7726 de 2016 deben ser operadores portuarios y deben estar registrados con tales ante la supertransporte.

4.7. Servicios a los pasajeros

- 4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros

- 4.7.2. Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje el cual no presta el servicio dentro de las instalaciones a pasajeros

4.8. Servicios a la carga

El terminal presta los siguientes servicios a la carga

- 4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías

- 4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo

- 4.8.3. Estiba /Desestiba

- 4.8.4. Clasificación y toma de muestras

- 4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

- 4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja

- 4.8.7. Manejo y reubicación

- 4.8.8. Servicio a los contenedores

- 4.8.9. Embalaje y reembalaje

- 4.8.10. Pesaje /Cubicaje

- 4.8.11. Marcación y rotulación

- 4.8.12. Almacenaje de mercancías

- 4.8.13. Porteo de la carga

- 4.8.14. Consolidación o des consolidación de mercancías

- 4.8.15. Cadena de frío – Estaciones para conexión de contenedores refrigerados.

5. CAPITULO V- PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras.

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

- 5.1.1.1. Toda embarcación toma piloto en la boya de mar ubicada en posición LAT 10°19.1'N / LON 075° 35.9'O, a continuación se nombran los siguientes rumbos y distancias

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

como plan de navegación sugerido o como referencia para utilizar el canal marítimo de Cartagena y arribo a las instalaciones de la Sociedad Portuaria COREMAR SHORE BASE S.A.:

- 5.1.1.2. En Boya de Mar tomar rumbo 086° durante 2.4 MN
- 5.1.1.3. Rumbo 044° durante 2.1 MN
- 5.1.1.4. Rumbo 000° durante 1.2 MN
- 5.1.1.5. Rumbo 040° durante 0.8 MN
- 5.1.1.6. Rumbo 060° durante 0.4 MN
- 5.1.1.7. Rumbo 030° durante 0.2 MN
- 5.1.1.8. Rumbo 320° durante 0.18 MN
- 5.1.1.9. Rumbo 340° durante 0.13 MN
- 5.1.1.10. NOTAS ESPECIALES:
- 5.1.1.11. Todos estos rumbos y distancias pueden ser cambiados a disposición del piloto práctico y/o capitán de la embarcación.
- 5.1.1.12. Los navegantes deben tener muy presentes la presencia de bajos en las aproximaciones de la instalación portuaria Coremar Shore Base S.A. debidamente marcados en las cartas de navegación y señalización por boyas.
- 5.1.1.13. Para las comunicaciones se utiliza VHF MARINO canal 11 y canal 16 con la estación control SAN JOSE y entre embarcaciones que transitan el canal marítimo de Cartagena.
- 5.1.1.14. Se toma como referencia la carta náutica 261 8va edición 2011, escala 1:25.000 publicada por la Dirección General Marítima.
- 5.1.1.15.

5.1.2. Maniobra de atraque

- 5.1.2.1. Previo al inicio de la maniobra, el representante de la Agencia Marítima deberá establecer comunicación con Operaciones del Shore Base, coordinada con Operaciones Contecar indicando condiciones de tiempo, modo y lugar de la operación con el fin de coordinar y agendar posición de atraque.
- 5.1.2.2. Durante la aproximación por el canal de acceso el piloto práctico a cargo de la maniobra, ha establecido comunicación con el coordinador de operaciones de la Base con el fin de definir los detalles de posicionamiento de la nave en el muelle.
- 5.1.2.3. Una vez clara la posición y ultimados los detalles la embarcación procede a atracarse al muelle.
- 5.1.2.4. La maniobra según sea el caso debe estar asistida por remolcador(es).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.1.3. Maniobra de amarre

- 5.1.3.1. La embarcación durante la aproximación a la posición de atraque debe pasar a discreción sus cabos al muelle donde serán recibidos y ubicados en las bitas por el personal de amarradores.
- 5.1.3.2. La separación entre un barco y otro en la misma línea de muelle no debe ser inferior a 5 metros.
- 5.1.3.3. El número de cabos que debe tener una embarcación para su amarre irá en función a las características de la Nave y al cumplimiento de las mejores prácticas existentes.
- 5.1.3.4. Normalmente el amarre de la embarcación se compone de dos cabos largos (uno en proa y otro en popa) y entre 2 y 4 spring según la eslora y configuración del barco.

5.1.4. Maniobra de zarpe

- 5.1.4.1. El zarpe de la embarcación debe ser previamente programado con el Shore Base.
- 5.1.4.2. Una vez acordada la hora de la maniobra, el capitán de la nave en coordinación con la agencia procederán a coordinar la asistencia del piloto práctico y de remolcador en caso de ser necesario
- 5.1.4.3. El piloto práctico debe abordar la nave antes del inicio de la maniobra, y será él quien coordine con los amarradores de muelle la retirada de los cabos de las bitas. una vez haya establecido comunicación con la estación de tráfico marítimo y tenga la autorización para proceder.
- 5.1.4.4. Una vez se encuentren todos los cabos a bordo, en caso de ser necesario la embarcación realizará la maniobra de reviro para enfilear el canal de salida del puerto.
- 5.1.4.5. El zarpe de la embarcación será presenciado y asistido en caso de ser necesario por el Coordinador de Operaciones del Terminal.
- 5.1.4.6. La maniobra puede ser suspendida o enmendada en caso de que las condiciones de tráfico, navegabilidad, meteorológicas entre otras así lo ameriten con el fin de salvaguardar la integridad de la nave. Lo anterior bajo criterio de la estación de tráfico, el piloto o el capitán de la embarcación.

5.1.5. Maniobra de reviro

- 5.1.5.1. La maniobra de reviro consiste en el giro que debe realizar la embarcación con el fin de enfilear el canal navegable o para posicionarse.
- 5.1.5.2. La maniobra de reviro sólo puede realizarse una vez la embarcación se encuentre libre del muelle, en una distancia prudente que garantice que durante el giro el barco no va a impactar con el muelle.
- 5.1.5.3. maniobra de reviro está debidamente especificada en el numeral 3.5.1.3.6.11

5.1.6. Maniobra de fondeo

- 5.1.6.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., no contempla dentro de su esquema operacional el desarrollo de actividades en zona de fondeo.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.1.6.2. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., no tiene dentro de sus áreas marítimas una zona destinada para fondeo.

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

5.2.1. Los muelles durante el atraque o zarpe de un buque se deben encontrar despejados y con la presencia exclusiva del personal que participa de la maniobra. Para lo anterior previamente el Coordinador de Operaciones habrá realizado una inspección del lugar verificando la correcta disposición del personal, material y equipo involucrado.

5.2.2. Durante operaciones de cargue y descargue, no se permite el tránsito de vehículos por el muelle, que no se encuentren directamente vinculados a la operación. Para lo anterior la zona estará debidamente señalizada con conos, cinta de seguridad y un paletero, facilitando así el flujo vehicular en las áreas adyacentes.

5.2.3. En todo momento el personal que se encuentre en el muelle debe tener sus elementos de protección personal, y actuar según las instrucciones del coordinador de operaciones en función a la actividad que se esté desarrollando.

5.2.4. Para cruzar la línea amarilla de borde del muelle, se debe tener chaleco salvavidas. El cruce de esta línea se debe realizar en situaciones estrictamente necesarias como el amarre de cabos, o el paso de mangueras.

5.3. Protocolo de zarpe de emergencia

5.3.1. Asistencia y ayuda en casos de emergencia: En situación de emergencia, las Autoridades Marítima y Portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.

5.3.1.1. Procedimiento en caso de zarpe de emergencia:

5.3.1.1.1. Procedimiento en caso de incendio a bordo: Los buques deberán mantener en todo momento el equipo de contra incendios operando a su máxima eficiencia. Los siguientes pasos deberán tenerse en cuenta y deberán ser de común conocimiento tanto por los operadores como por el personal auxiliar, en caso de presentarse una emergencia por incendio.

5.3.1.1.2. En caso de ser declarada la emergencia en una embarcación que se encuentre atracada en el muelle de Sociedad Coremar Shore Base S.A., la Dirección de Operaciones procederá a notificar dicha situación a la Autoridad Marítima y diferentes organismos de atención para apoyar a la nave según se requiera.

5.3.2. En caso de que por la situación de emergencia en la embarcación se considere que al estar atracada en el terminal se incrementa el riesgo de daños en el personal de tierra, instalación portuaria, ambiente o de la nave misma, en común acuerdo con el capitán se procederá a realizar el zarpe de emergencia y localización de la nave en un lugar de mayor seguridad para controlar la emergencia.

5.3.3. En situación de emergencia, las Autoridades Marítima y Portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.

5.3.3.1. Se debe suspender el cargue/descargue por emergencia.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.3.3.2. Alarma: La tripulación debe energizar la alarma del buque, se activa la brigada contra incendio del buque y se deberá informar al servicio de Piloto Práctico y al Coordinador de Operaciones de la Base.
- 5.3.3.3. Extinción: De acuerdo con la magnitud del incendio el personal del buque o barcaza debe estar capacitado de iniciar el combate del mismo, con los medios manuales que se dispongan a bordo y en el puerto.
- 5.3.3.4. Válvulas de descargue: Se cerrarán todas las válvulas de descargue del producto inmediatamente que se detecte el incendio, cuando se trate de gráneles líquidos.
- 5.3.3.5. Mangueras de descargue: El personal operativo encargado de las mangueras deberá estar a la expectativa para desconectarlas y soltar amarras del buque o barcaza en caso de ser requerido.
- 5.3.3.6. Maquinaria propulsora: Colocar las máquinas y la tripulación en sus puestos de zarpe y esperar instrucciones para zarpar en caso necesario.
- 5.3.3.7. Autoridades: Se deberá informar a la autoridad portuaria "Capitanía del Puerto" y demás autoridades de la zona sobre la emergencia.
- 5.3.3.8. Embarcaciones menores: El servicio de pilotos prácticos y los remolcadores deben ser avisados y si se requiere, pedir el apoyo con sus sistemas contra incendio durante la emergencia.
- 5.3.3.9. Medidas contra incendio: El equipo de extinción de incendios del buque, incluidas las bombas principales y las de emergencias contra incendios, deberá estar listo para su uso inmediato. El sistema de tubería principal contra incendio debe mantenerse presurizado o poder presurizarse en un lapso breve. Cerca al múltiple de carga deberá extenderse, hacia proa y hacia la popa, mangueras conectadas a estaciones de espuma, las cuales deberán estar listas para ser utilizadas en caso de emergencia. Una conexión internacional contra incendio buque/tierra se debe disponer en la tubería principal del sistema de incendio del buque, en inmediaciones de la escalera de acomodación y el plan de extinción de incendio deberá estar cerca de la escalera de acomodación. Deben colocarse dos (2) extinguidores portátiles BC mínimo 50 lb., cada uno, al lado del múltiple de cargue. El Capitán debe cerciorarse de que los procedimientos de extinción de incendios del puerto se entiendan abordó. En caso de incendio a bordo del buque, el Capitán deberá dejar oír una señal inmediata haciendo sonar prolongadamente el silbato, además de la alarma de incendio, y deberá notificar inmediatamente al Coordinador de Operaciones de la Base. Al atracar un buque en el puerto, el Capitán y el Coordinador de Operaciones examinarán las medidas, los procedimientos y medios de comunicación que se deben tomar en caso de emergencia. Los servicios de emergencia podrán obtenerse por conducto del Coordinador de Operaciones. Mientras un buque se encuentre en el área del puerto, una copia de los procedimientos para casos de emergencias en las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., estará disponible abordó, para información de las tripulaciones. El Coordinador de Operaciones, gestiona con el capitán del buque los detalles relativos a las medidas y procedimientos en caso de emergencia abordó.
- 5.3.3.10. Alistamiento por mal tiempo: Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques atracados, deben permanecer abordó, alistar las anclas para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.3.3.11. Carga que caída accidentalmente al agua: El Armador, su Agente o el Operador Portuario, tienen la obligación de retirar o recuperar los objetos u obstáculos que caigan al agua durante el desarrollo de las operaciones de cargue o descargue.

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

- 5.4.1. El tránsito en el canal de acceso a las instalaciones del Shore Base, es controlado exclusivamente por la estación de control de tráfico marítimo, el piloto practico deberá estar en permanente comunicación (Canal 16), indicando el desarrollo de la navegación por el canal de contacto con la estación de SAN JOSE.

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

- 5.5.1. Procedimiento en caso de incendio a bordo: Los buques deberán mantener en todo momento el equipo de contra incendios operando a su máxima eficiencia. Los siguientes pasos deberán tenerse en cuenta y deberán ser de común conocimiento tanto por los operadores como por el personal auxiliar, en caso de presentarse una emergencia por incendio.
- 5.5.2. Se debe suspender el cargue/descargue por emergencia.
- 5.5.3. Alarma: La tripulación debe energizar la alarma del buque, se activa la brigada contra incendio del buque y se deberá informar al servicio de Piloto Práctico y al Coordinador de Operaciones de la Base.
- 5.5.4. Extinción: De acuerdo con la magnitud del incendio el personal del buque o barcaza debe estar capacitado de iniciar el combate del mismo, con los medios manuales que se dispongan a bordo y en el puerto.
- 5.5.5. Válvulas de descargue: Se cerrarán todas las válvulas de descargue del producto inmediatamente que se detecte el incendio, cuando se trate de gráneles líquidos.
- 5.5.6. Mangueras de descargue: El personal operativo encargado de las mangueras deberá estar a la expectativa para desconectarlas y soltar amarras del buque o barcaza en caso de ser requerido.
- 5.5.7. Maquinaria propulsora: Colocar las máquinas y la tripulación en sus puestos de zarpe y esperar instrucciones para zarpar en caso necesario.
- 5.5.8. Autoridades: Se deberá informar a la autoridad portuaria "Capitanía del Puerto" y demás autoridades de la zona sobre la emergencia.
- 5.5.9. Embarcaciones menores: El servicio de pilotos prácticos y los remolcadores deben ser avisados y si se requiere, pedir el apoyo con sus sistemas contra incendio durante la emergencia.
- 5.5.10. Medidas contra incendio: El equipo de extinción de incendios del buque, incluidas las bombas principales y las de emergencias contra incendios, deberá estar listo para su uso inmediato. El sistema de tubería principal contra incendio debe mantenerse presurizado o poder presurizarse en un lapso breve. Cerca al múltiple de carga deberá extenderse, hacia proa y hacia la popa, mangueras conectadas a estaciones de espuma, las cuales deberán estar listas para ser utilizadas en caso de emergencia. Una conexión internacional contra incendio buque/tierra se debe disponer en la tubería principal del sistema de incendio del buque, en inmediaciones de la escalera de acomodación y el plan de extinción de incendio deberá estar cerca de la escalera de acomodación. Deben colocarse dos (2) extinguidores portátiles BC mínimo 50 lb., cada uno, al lado del múltiple

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

de cargue. El Capitán debe cerciorarse de que los procedimientos de extinción de incendios del puerto se entiendan abordo. En caso de incendio a bordo del buque, el Capitán deberá dejar oír una señal inmediata haciendo sonar prolongadamente el silbato, además de la alarma de incendio, y deberá notificar inmediatamente al Coordinador de Operaciones de la Base. Al atracar un buque en el puerto, el Capitán y el Coordinador de Operaciones examinarán las medidas, los procedimientos y medios de comunicación que se deben tomar en caso de emergencia. Los servicios de emergencia podrán obtenerse por conducto del Coordinador de Operaciones. Mientras un buque se encuentre en el área del puerto, una copia de los procedimientos para casos de emergencias en las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., estará disponible abordo, para información de las tripulaciones. El Coordinador de Operaciones, gestiona con el capitán del buque los detalles relativos a las medidas y procedimientos en caso de emergencia abordo.

5.5.11. Alistamiento por mal tiempo: Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques atracados, deben permanecer abordo, alistar las anclas para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.

5.5.12. Carga que caída accidentalmente al agua: El Armador, su Agente o el Operador Portuario, tienen la obligación de retirar o recuperar los objetos u obstáculos que caigan al agua durante el desarrollo de las operaciones de cargue o descargue.

5.6. Protocolo para apertura de bodegas

5.6.1. Al momento de recibir o despachar una embarcación, el muelle debe encontrarse despejado y libre de cualquier tipo de operación, bien sea mientras atraca o zarpa la nave. En la posición sólo se debe encontrar el coordinador de operaciones y el personal de amarradores. La posición debe estar libre de conexiones eléctricas o de agua.

5.6.2. El control del tráfico marítimo es organizado por la Estación de Control SAN JOSÉ, quien tiene un panorama operacional del movimiento de embarcaciones por la Bahía.

5.6.3. El canal de acceso a la SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A. es de dimensiones limitadas y por lo mismo sólo se permite la maniobra de una embarcación a la vez tanto el en canal de acceso como en la zona de reviro. El ingreso de una nueva motonave a esta zona dependerá de que la última nave en maniobra se haya reportado clara en el canal o segura en muelle. Para lo anterior el coordinador de operaciones estará en constante comunicación con los pilotos de las embarcaciones y autorizará los movimientos dentro del canal de acceso, zona de reviro y muelle.

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

5.7.1. Criterios Generales de Productividad

5.7.2. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., determinará los Indicadores de rendimiento, de acuerdo con el comportamiento que se registre año tras año, que permita establecer los parámetros de eficiencia que todo terminal necesita para atender su competitividad y para ello se consideran:

5.7.3. Tipo de carga

5.7.4. Equipos para transferencia de la carga

5.7.5. Tipo de Operación

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.7.6. Período de evaluación mínimo.
- 5.7.7. Período de permanencia en muelles.
- 5.7.8. Los períodos de permanencia de las naves en el muelle serán de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Tarifario vigente y 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.
- 5.7.9. El retiro de una nave de un muelle de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. a la zona de fondeo y su posterior atraque, implica la iniciación de un nuevo período a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.
- 5.7.10. Cuando, con el fin de dar una óptima utilización del muelle, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., ordene mover una nave de un muelle a otro ó a zona de fondeo, los gastos de maniobra 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 de la nave que requiere el puesto de atraque específico.
- 5.7.11. Cuando con el fin de dar atraque en la base a una nave que ofrece mayor rendimiento y esto implique cambiar de atracadero o fondear otra motonave, los costos de estas maniobras los asume Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.; si la nave no cumple con el rendimiento pactado, los representantes de la misma pagarán el costo de las maniobras más los costos en que haya incurrido la motonave y se hayan definido previamente cuando se cambió de muelle o se fondeó.
- 5.7.12. Pérdida de turno de atraque.
- 5.7.12.1. Pierden el derecho a la prelación establecida y por lo tanto ceden el turno de atraque:
- 5.7.12.1.1. Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- 5.7.12.1.2. Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- 5.7.12.1.3. En el caso de las naves a recibir exclusivamente carga de exportación, cuando la existencia de la carga de exportación no garantice la continuidad de las operaciones. Se considera que la continuidad de las operaciones se garantiza con la existencia del 80% del total de la carga en Puerto. Este porcentaje podrá variarse de acuerdo con las circunstancias operacionales específicas.
- 5.7.12.1.4. Cuando una nave no haya presentado la documentación completa, reglamentariamente exigida por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 5.7.12.1.5. Por razones de seguridad o de orden público.
- 5.7.12.1.6. Cuando la nave no pueda iniciar operaciones por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- 5.7.12.1.7. Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- 5.7.12.1.8. Cuando se constate bajo rendimiento relacionados con los estándares, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.7.12.1.9. Por falta del programa de operaciones de la nave.

5.7.12.1.10. Por incumplimiento del itinerario anunciado.

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas

5.8.1. El Operador Portuario deberá coordinar con la Dirección de Operaciones del Terminal Marítimo, las operaciones de evacuación directa de carga. No deberá iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las condiciones de seguridad que esta le indique.

5.8.2. 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 y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de las instalaciones del Terminal.

5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías

5.9.1. La inspección simultánea es una actuación conjunta, coordinada y concurrente realizada por parte de las autoridades de control que intervienen en la supervisión y control de las operaciones de comercio exterior, para examinar las mercancías, la carga, los embalajes y los medios o unidades de carga que se seleccionen para inspección.

5.9.2. La inspección simultánea podrá realizarse a través del mecanismo de la inspección no intrusiva o de manera física.

5.9.3. Movilización de la Carga: El declarante, informará y coordinará con el operador portuario, la movilización del contenedor a la zona de inspección, una vez sea informado por parte del terminal marítimo del horario (fecha y hora) para la práctica de la inspección por parte de las autoridades de control, de igual forma, se programará el traslado del contenedor a la zona de almacenaje o acopio (stacking).

5.9.4. Zona de Inspección: Para efectos de la coordinación interinstitucional de las autoridades de control en el terminal, los funcionarios deberán estar ubicados en el área de inspección de manera permanente, para lo cual, la infraestructura de la zona de inspección y las oficinas de las autoridades deben estar acorde con los requerimientos formulados por el Gobierno Nacional al puerto.

5.9.5. En el evento, que por el tipo de producto no se pueda practicar la inspección en la zona específica dispuesta por el terminal marítimo para este fin, ésta se realizará en el lugar que el puerto determine cumpliendo con las disposiciones mínimas establecidas en el Decreto 1520 de 2007 y sus modificaciones. En todo caso el proceso de inspección se debe dar de manera simultánea y coordinada por parte de los actores que intervienen en el mismo.

5.9.6. Inspección Física Simultánea: El declarante deberá asistir a la zona de inspección que corresponda, prestar la colaboración necesaria y suscribir el acta de inspección o diligencia, que se genere en desarrollo del proceso por parte de cada una de las autoridades de control que intervengan en el mismo, en la cual se deberá dejar entre otros aspectos, la constancia de la hora de inicio y terminación de la diligencia.

5.9.7. Es obligación del agente de aduanas, asistir a la hora programada por parte de las autoridades de control, como lo señala el literal 25 del artículo 27-2 del Decreto 2685 de 1999 y sus modificaciones.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.9.8.** Si el declarante, no se presenta a la diligencia de inspección, deberá esperar un nuevo turno y la carga podrá ser retirada, con el propósito de descongestionar el área de inspección, para lo cual, la entidad de control le informará al administrador del terminal.
- 5.9.9.** Resultado de la Inspección: Finalizada la diligencia de inspección se realizará la actuación respectiva por parte de las autoridades de control en el sistema informático de cada entidad y se emitirá el acta o acto administrativo correspondiente de manera inmediata.
- 5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga**
- 5.10.1.** Inspección Física o Intrusiva: Corresponde a la actuación realizada por las autoridades competentes, con el fin de determinar a partir del reconocimiento de la mercancía, su naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos aduaneros aplicables, régimen aduanero y tratamiento tributario.
- 5.10.2.** Inspección No Intrusiva: Corresponde a la operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física o intrusiva cuando las circunstancias lo ameriten.
- 5.10.3.** En cuanto a los protocolos de movilización, lugar de inspección y resultado, se replican para el caso de la inspección simultánea.
- 5.11. Protocolo para el descargue con lluvia**
- 5.11.1.** En caso de lluvia durante la ejecución de las operaciones, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., podrá determinar la continuación o suspensión de las actividades del operador, sin perjuicio de la responsabilidad que recae sobre el Operador Portuario por continuar la operación bajo esta condición climática.
- 5.11.2.** En ningún caso se permitirá el desarrollo de operaciones bajo condiciones de tormenta eléctrica o en presencia de vientos superiores a 13 m/s.
- 5.12. Protocolo para el manejo de equipajes en naves para los tripulantes**
- 5.12.1.** La carga clasificada como equipaje o menajes deberá ser rotulada como tal en su medio de embalaje. El dueño o representante del equipaje, deberá suministrar al Operador Portuario, las condiciones y especificaciones especiales para el manejo de la carga.
- 5.12.2.** Es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, asegurarse que las mercancías del equipaje o menaje, estén embaladas correctamente para su protección durante el transporte y manipuleo.
- 5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto**
- 5.13.1.** El almacenamiento en patio descubierto se debe realizar exclusivamente para carga con capacidad para soportar exposición a condiciones ambientales como lluvia, sol, viento, polvo, etc. Ejemplos de esta carga son tubería, contenedores y algunas herramientas.
- 5.13.2.** La carga susceptible a daño por exposición al ambiente como herramientas, química, cemento, barita, graneles sólidos o líquidos, deben ser almacenadas en bodega, silos, frac tanks o tanques según corresponda.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

5.14.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., no contempla dentro de su esquema operacional el desarrollo de actividades en zona de fondeo.

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

5.15.1. Definición y responsabilidades en el recibo y en la entrega de cargamentos.

5.15.2. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., recibirá y entregará los cargamentos (importación, tránsito internacional, cabotaje, transbordo, etc.), en los sectores de almacenamiento que estén bajo su responsabilidad, a excepción de aquellos cargamentos que sean de descargue o embarque directo.

5.15.3. Para el caso de los cargamentos recibidos vía marítima, estos serán entregados en las mismas condiciones en que fueron recibidos 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 aduanera, según el caso, debidamente legalizada, además de las facturas canceladas por los servicios prestados a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., liberación de fletes, paz y salvo de la Agencia Marítima en cuanto al contrato de comodato, paz y salvo de operadores portuarios por uso de estibas y el lleno de los demás requisitos exigidos por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., DIAN y demás autoridades competentes.

5.15.4. Para el caso de los cargamentos recibidos vía terrestre, estos también serán entregados en las mismas condiciones en que fueron recibidos del operador portuario. Para los embarques, los cargamentos se entregarán al Operador Portuario asignado por el Agente Marítimo, previa cancelación de los servicios portuarios a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. y presentación del documento de aduana, debidamente legalizado.

5.15.5. Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregarán al Agente Marítimo previo el cumplimiento de requisitos exigidos por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., y Autoridades competentes.

5.15.6. En caso de que los cargamentos presenten algún tipo de daño o avería al momento de su recibo de manos del Operador Portuario, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., se abstendrá de recibir los cargamentos, hasta tanto se elabore un acta en la cual se describa el estado en el cual se recibe la mercancía, y estas sean reempacadas, rezunchadas, acomodadas o acondicionadas para su apilamiento.

5.15.7. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., 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 expedirán certificaciones posteriores.

5.15.8. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en 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.

5.15.9. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al Agente Marítimo, propietario o representante.

5.15.10. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. no recibirá aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible las marcas, códigos, pesos,

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

rotulación establecida por la O.M.I. en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo o almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

5.16.1. De acuerdo al PGIR anexo en el punto 5.28, No se podrán traer al puerto ni desembarcar en las mismas mercancías contaminadas, diferentes a las establecidas y catalogadas en el Plan de Manejo de Basuras. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., con el visto bueno de la Superintendencia de Puertos, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad del Terminal, sus instalaciones y las naves, puede ordenar la disposición de productos siempre y cuando éstos se encuentren bajo su competencia.

5.16.2. Las cargas contaminadas líquidas, luego de ser descargadas de la embarcación deben permanecer en un dique estanco con el fin de evitar derrames en caso de avería o mala manipulación de su recipiente contenedor, mientras es entregado al receptor autorizado para su disposición final.

5.16.3. En el caso de las cargas sólidas, una vez se hayan descargado de la embarcación deben permanecer en el área asignada para los residuos según su clasificación, bien sea orgánica o reciclable, mientras llega el receptor autorizado para su disposición final

5.16.4. Bajo ninguna circunstancia se procederá a manipular residuos o a clasificar los mismos al interior de las instalaciones de SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A.

5.16.5. Los residuos de carácter biológico, médico u hospitalario serán debidamente segregados dentro de un contenedor y extraídos del mismo por el receptor autorizado para su disposición final.

5.17. Protocolo sobre cargas objetables

5.17.1. Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación o barcaza no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque; cuando se trate de gránulos líquidos, lo anterior se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio que se realiza a cada uno de los tanques. Los inspectores de cantidad y calidad harán análisis de laboratorio de la carga que será recibida en el puerto, la carga será objetable cuando esta no cumpla con las especificaciones de calidad y cantidad requerida. Las cargas son objetables cuando se presenten reclamos como resultado de colisiones o algún otro accidente serio como incendio, explosión, hundimiento, derrame de productos al transferir hidrocarburos de o hacia puertos.

5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables

5.18.1. Las cargas objetables sólo podrán ser retiradas del puerto siempre y cuando cuenten con la autorización de su propietario y que se encuentren debidamente nacionalizadas y con sus trámites documentales al día.

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

5.19.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., tiene designadas tanto en el patio como en la bodega unas áreas para el almacenamiento temporal de carga en tránsito hacia otros puertos.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

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

- 5.20.1.** El Armador, su Agente o el Operador Portuario, tienen la obligación de retirar o recuperar los objetos u obstáculos que caigan al agua durante el desarrollo de las operaciones de cargue o descargue.
- 5.20.2.** El rescate de objetos caídos al agua, debe ser realizado en coordinación con el departamento de operaciones del Shore Base.
- 5.20.3.** Para lo anterior se deben tener en cuenta las características de la carga que ha caído al agua, sus dimensiones, peso, flotabilidad y reacción al contacto con el agua de mar. En caso de ser carga líquida contenedorizada, se debe proceder el mismo protocolo de contención de derrames si está representa algún peligro para el ambiente.
- 5.20.4.** Si la carga se sumerge y por su peso llega al lecho marino, se debe contactar a una empresa de buceo debidamente autorizada por DIMAR, para proceder con el reflotamiento y extracción de la carga, apoyándose en el equipo utilizado para cargue y descargue de embarcaciones.

5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales

- 5.21.1.** El manejo de los animales siempre debe ser anunciado a HSE ya sea para especies domesticas como para especies silvestres. Para el caso de las especies domésticas también se da aviso al Departamento de Seguridad Física; con relación a las especies silvestres se involucra únicamente HSE. A continuación se describen las actividades a llevar a cabo teniendo en cuenta el tipo de animal a controlar.
- 5.21.2.** Para animales domésticos.
- 5.21.3.** A continuación se define la descripción de las acciones a tomar cuando se requiera la salida de un animal doméstico de las instalaciones de Shore Base:
- 5.21.4.** Ante la presencia masiva de animales domésticos como perros o gatos en áreas operativas o administrativas del terminal portuario se da anuncio al departamento de seguridad o al departamento HSE.
- 5.21.5.** Una vez se identifique el lugar donde se encuentran los individuos a retirar, se procede a buscar los equipos necesarios para la manipulación de los animales, esto corresponde al bastón con gancho para captura de especies y al guacal para su control.
- 5.21.6.** Una vez se cuente con la especie controlada en el guacal, se procede a la entrega en caso que se cuente con personas interesadas a adoptarla. De lo contrario serán trasladados a parcelas o fincas cercanas en donde los reciben para mantenerlos como compañía al personal administrativo y de seguridad en dichos lugares. Cabe resaltar que en Shore Base se hacen campañas de divulgación de especies, cuando se identifiquen dentro del terminal, para quienes estén interesados en adoptar.
- 5.21.7.** La movilización del domestico no se hace hasta tanto no se tenga una disposición para él, es decir un adoptante o persona que lo quiera proteger. El individuo no permanecerá bajo nuestro control por más de un día.
- 5.21.8.** Para animales silvestres

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.21.9. continuación se define la descripción de las acciones a tomar cuando se presente un animal silvestre (las más comunes) en las instalaciones tanto operativas como administrativas Shore Base y es anunciado al departamento HSE:

5.21.9.1. En caso de la presencia de serpientes:

5.21.9.1.1. Se debe identificar el tipo de serpiente, si es venenosa o no. De igual forma se procede a capturar pero con mayor prevención si es venenosa.

5.21.9.1.2. Se buscan las herramientas indicadas para el manejo de serpientes, que para este caso se debe usar el gancho herpetológico, la pinza herpetológica y la caja plástica para el transporte del individuo.

5.21.9.1.3. Luego se procede a capturar la especie por una persona capacitada, la cual debe ser con las herramientas indicadas.

5.21.9.1.4. Una vez se tenga la serpiente bajo control, se procede a liberarla ya sea en la bahía o entregada a la entidad ambiental de la jurisdicción.

5.21.9.1.5. Se deja registro fotográfico, fecha, lugar de captura y lugar de liberación.

5.21.9.2. En caso de la presencia de babillas.

5.21.9.2.1. Se buscan las herramientas indicadas para el manejo de babillas, que para este caso se debe usar únicamente el bastón de gancho para control de especies, adicional se deben tener cuerdas tipo cabuya si es necesario inmovilizar el animal.

5.21.9.2.2. Luego se procede a capturar la especie por una persona capacitada, la cual debe ser con las herramientas indicadas.

5.21.9.2.3. Una vez se tenga la babilla controlada, se procede a liberarla o entregarla a la entidad ambiental.

5.21.9.2.4. Se deja registro fotográfico, fecha, lugar de captura y lugar de liberación.

5.21.9.3. Otras recomendaciones básicas en caso de otras especies menos comunes en la zona del Terminal Portuario. Para mamíferos se tienen las siguientes recomendaciones básicas:

5.21.9.3.1. Los mamíferos deben de ser manipulados de una forma rápida sin movimientos bruscos y en lo posible sin la presencia de muchas personas alrededor.

5.21.9.3.2. La sujeción debe de realizarse de una forma segura y firme ya que los animales pueden detectar la falta de confianza de las personas.

5.21.9.3.3. Un estrés excesivo puede provocar hipertermia (subida de la temperatura) y daño muscular, por lo que la sujeción en horas de menor temperatura como en la mañana o por la tarde es recomendada.

5.21.9.3.4. En lo posible no se debe de inmovilizar a hembras grávidas o con crías.

5.21.9.3.5. Si la sujeción presenta dificultades que pongan en riesgo al animal y a la persona ésta debe detenerse y evaluar otros métodos.

5.21.9.3.6. Lavarse las manos con alcohol gel después de cada manipulación

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.21.9.4. Para aves se tienen las siguientes recomendaciones básicas:

5.21.9.4.1. Las aves deben de ser manipuladas de una forma rápida sin movimientos bruscos, y en lo posible sin la presencia de muchas personas alrededor. Cuando se manipula un ave hay que asegurar las alas y patas para que éstas no se dañen. Especies de aves con cuellos y patas largas deben ser sostenidas con mucho cuidado. Hay que tener precaución de no acercarse al ave a la cara pues puede producir daños graves a la persona.

5.21.9.4.2. El uso de guantes de cuero y gafas es recomendado sobre todo en rapaces y aves de pico largo.

5.21.9.4.3. La oscuridad es un medio que alivia el estrés, por lo que se recomienda el uso de mantas o bolsas de tela teniendo cuidado de no maltratar las plumas y procurando una buena ventilación cuando la manipulación es de corta duración, o cuando se traslada a la jaula.

5.21.9.4.4. Un estrés excesivo puede provocar hipertermia (subida de la temperatura) y daño muscular, por lo que la sujeción en horas de menor temperatura como en la mañana o por la tarde es recomendada.

5.21.9.4.5. Si la sujeción presenta dificultades que pongan en riesgo al animal y a la persona, este debe detenerse y evaluar otros métodos.

5.21.9.4.6. Lavarse las manos con alcohol gel después de cada manipulación

5.21.9.5. Para Reptiles y Anfibios se tienen las siguientes recomendaciones básicas:

5.21.9.5.1. Anfibios y reptiles pequeños no venenosos:

5.21.9.5.1.1. Por lo general los anfibios y algunos reptiles son de movimiento lento y de tamaño pequeño por lo que pueden ser sujetados con la mano o con el uso de redes, sin embargo si se manipula un reptil por la cola con mucha fuerza esta puede desprenderse. Si bien muchas especies pueden reponerla, esto será con un alto costo energético además del estrés en que se encuentra el animal.

5.21.9.5.1.2. También hay que tener cuidado con la manipulación de anfibios ya que su piel es muy delicada y desgarraduras en esta pueden provocar infecciones al animal.

5.21.9.5.1.3. La sujeción debe de realizarse de una forma segura y firme ya que los animales pueden detectar la falta de confianza de las personas.

5.21.9.5.1.4. En el caso de ranas y sapos estos deben de ser sujetados por la cintura con las patas posteriores extendidas para evitar que brinque. En el caso de salamandras se aconseja también sujetarlos por la cintura.

5.21.9.5.1.5. Si la sujeción presenta dificultades que pongan en riesgo al animal y a la persona, este debe detenerse y evaluar otros métodos.

5.21.9.5.1.6. Lavarse las manos con alcohol gel después de cada manipulación.

5.21.9.5.2. Reptiles peligrosos, haremos énfasis en dos grupos:

5.21.9.5.2.1. Serpientes venenosas:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.21.9.5.2.1.1. El tiempo de manipulación o contacto entre la persona y el animal debe de reducirse al mínimo.
- 5.21.9.5.2.1.2. La sujeción debe de realizarse de una forma segura y firme.
- 5.21.9.5.2.1.3. Aquellos que manipulan a estas especies no deben de trabajar solos, otra persona con conocimiento en procedimientos de emergencia debe estar presente.
- 5.21.9.5.2.1.4. El personal debe estar equipado con un protocolo (tratamiento, centro médico más cercano con procedimientos adecuados) en caso de mordeduras incluyendo suero antiofídico.
- 5.21.9.5.2.1.5. Se debe de utilizar una herramienta de sujeción antes del contacto directo con el animal.

5.21.9.5.3. Babillas y caimanes:

- 5.21.9.5.3.1. La técnica para capturar caimanes o babillas varía según el tamaño de los mismos; para capturar y manipular individuos de menos de 80 cm de longitud (desde el hocico hasta la cola) se recomienda seguir los siguientes pasos:
- 5.21.9.5.3.2. Capture al individuo con un bastón con lazo, introduciendo su cabeza completamente dentro del lazo. La soga debe cerrarse en el cuello del animal. Si la soga del lazo se cierra en la mandíbula superior o inferior después tendrá muchos problemas para lograr retirarla de la boca del animal.
- 5.21.9.5.3.3. Hale de la cuerda y ténsela al lazo de manera que el individuo quede atado a la soga en la punta del palo. Sujete el palo con firmeza, puesto que las babillas y los caimanes tienen mucha fuerza aun siendo muy pequeños. Seguramente el individuo intentará liberarse rotando sobre sí mismo, lo cual podría arrebatarle el bastón de las manos. De igual manera mantenga el individuo lejos de sus pies o de los de otras personas, puesto que pueden morder muy fuerte y provocar heridas grandes y profundas con sus filosos dientes.
- 5.21.9.5.3.4. Una vez sujeto el animal en el extremo del palo, tire un trapo pesado o un saco mojado sobre la cabeza del individuo. Esto se hace con dos propósitos: a) que el animal no vea lo que se está haciendo a su alrededor, y b) que el peso del trapo o saco le impida abrir la boca (o lo utilice como mordedor).
- 5.21.9.5.3.5. Con mucho cuidado presione la cabeza (incluyendo las mandíbulas del animal) contra el suelo; con la rodilla presione levemente la cintura del animal para evitar sacudidas o retorcidas que puedan provocar accidentes. Con las manos sujete la cabeza y las mandíbulas del animal, de manera que los dedos pulgares presionen los ojos, la palma sostenga la cabeza desde arriba hasta abajo, y los cuatro dedos de cada mano sostengan la mandíbula inferior del caimán.
- 5.21.9.5.3.6. Con mucho cuidado, haga que otra persona retire el saco o trapo del hocico del animal y con cuerdas amarre firmemente y de manera segura ambas mandíbulas.
- 5.21.9.5.3.7. Empleando un tablón (de igual o un poco mayor en longitud que el animal capturado) y soga o sondaleza entablille al animal rodeando completamente al individuo y el tablón con la sondaleza. Ponga especial atención a sujetar la cintura y el cuello del animal contra la tabla.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.21.9.5.3.8. Es recomendable dejar los ojos del animal entablillado cubierto con el trapo o saco, de manera que el animal no pueda observar tanto movimiento, y así evitar que se ponga más nervioso.
- 5.21.9.5.3.9. Nunca amarre las patas del animal por sobre su espalda, esto puede provocar ruptura de huesos o dislocamientos de la columna vertebral. Las patas anteriores y posteriores deberán estirarse en dirección a la cola y entablillarse junto con el resto del cuerpo del animal.
- 5.21.9.5.3.10. Transporte al animal en la tina de una camioneta o camión. No estibe los animales. Procure no dejarlos directamente bajo el sol, y humidézcalos cada 30 minutos. No es recomendable tener a los animales entablillados por más de dos horas.
- 5.21.9.5.3.11. Para liberarlos en el sitio de destino, coloque al animal en frente del cuerpo de agua (río, caño, o cualquier otro) de manera que quede con la cabeza más cerca del agua. Toda la operación debe realizarse estando la cabeza del individuo a unos 30 - 60 cm del agua. Primero corte toda la sondaleza mientras presiona la cabeza del animal contra la tabla. Mantenga el cuerpo presionado con la rodilla y sujete la cabeza y las mandíbulas como lo hizo para amarrar su hocico. Que otra persona, con mucho cuidado suelte las bandas de hule del hocico. Coloque el animal en tierra, presione la cabeza del animal contra el suelo, y retírese rápidamente hacia atrás del animal. Puede ser que el individuo no se introduzca de inmediato en el agua, esto es producto del estrés y aturdimiento del viaje. Espere, en no más de 30 minutos el individuo entrará por su propia cuenta al agua.

5.22. Protocolo de operación de equipos

- 5.22.1. Todos los equipos que operen dentro de la base deben estar identificados con el nombre y número que le asigne el operador al cual le pertenezcan.
- 5.22.2. Todos los equipos deben ser inspeccionados y en condiciones de realizar operaciones en la instalación.
- 5.22.3. Los equipos que no reúnan las condiciones de operación no podrán prestar servicios en la base ni permanecer en ella.
- 5.22.4. Los equipos que se encuentren en la base deben transitar por las vías designadas para su circulación.
- 5.22.5. Las bombas de suministro de agua y lodos de perforación, se encuentran alimentadas eléctricamente del sistema de 220V y 440V. En caso de que se requiera una entrega de estos productos, el operador a cargo debe verificar en el cuarto de bombas que los equipos se encuentren debidamente alimentados y el sistema de válvulas alineado antes de energizar el equipo. Una vez finalizada la transferencia se debe apagar el equipo antes de cerrar las válvulas con el fin de evitar golpes de ariete.
- 5.22.6. Los generadores del terminal se encuentran configurados para entrar automáticamente en caso de que el fluido eléctrico externo se suspenda, de manera tal que el terminal esté en todo momento cubierto con energía a 220V y 440V.

5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

- 5.23.1. El personal que ingrese o este en un área operativa dentro de la base debe portar los elementos de seguridad, deberán vestir con uniforme, chaleco reflectivo, casco, botas y demás implementos de seguridad. El uniforme podrá confeccionarse con franjas reflectivas que reemplacen el chaleco, en todo caso deberá estar marcado con el nombre

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

y logotipo de la empresa correspondiente y brindar protección y buena presentación al trabajador.

5.23.2. Todas las personas que ingresen a la base deben pertenecer a una empresa registrada ante la misma y solicitar su ingreso para cada actividad o gestión a realizar.

5.23.3. El personal a ingresar a la base deberá portar en un lugar visible el carnet de identificación suministrado por la instalación durante todo el tiempo que permanezca el trabajador en el puerto, el carnet es de uso personal e intransferible.

5.23.4. La persona que se encuentre en la base sin portar el carnet de identificación será sancionada con suspensión temporal de ingreso al puerto.

5.23.5. Las empresas que realicen operaciones en el puerto deberán presentar mensualmente un comprobante de pago al sistema de seguridad social integral colombiano, administradora de riesgos laborales (ARL), empresa promotora de salud (EPS), y administradora de fondos profesionales (AFP).

5.23.6. El personal que no cumpla con estos requisitos no podrá ingresar a la base.

5.23.7. La empresa que desvincule a un trabajador debe informar inmediatamente a la instalación y devolver el carnet.

5.23.8. El personal que se encuentre en la base deberá cumplir con el horario de correspondiente a la actividad a realizar, ninguna persona deberá sobrepasar el horario establecido para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás usuarios, serán responsables de que el personal a su cargo salga del terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

5.23.9. El personal solo deberá tener acceso al área designada para la labor que vaya a realizar, no podrá tener acceso a zonas o áreas diferentes a la asignada.

5.23.10. No se permite el ingreso de ningún tipo de armas a la base excepto las autoridades militares y los funcionarios de seguridad de la base marítima.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

5.24.1. Todos los vehículos que ingresen a la base serán debidamente requisados y de igual forma no deberán exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 Km por hora para todo tipo de vehículo.

5.24.2. Todos los vehículos que vayan a ingresar a la base, tienen que estar en óptimas condiciones de operación y con su respectiva certificación emitida por la entidad competente.

5.24.3. Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no podrán ingresar a la base.

5.24.4. Los vehículos durante la estadía en la base el conductor u operador deberá permanecer en la cabina cuando por motivos operativos el conductor debe portar los elementos de seguridad tales como casco, chaleco reflectivo, botas.

5.24.5. Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de la base lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del terminal.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.24.6. En caso de que el vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, la oficina de seguridad le asignara un sitio especial para su parqueo hasta el día siguiente.

5.24.7. La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo este en la base y responderá por sus actos.

5.24.8. Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue y descargue no podrán permanecer en zonas de almacenamiento ni en aproche.

5.24.9. Los vehículos que se encuentren en la base deben transitar por las vías designadas para su circulación.

5.25. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos de carga

5.25.1. Todos los vehículos que ingresen a la base serán debidamente requisados y de igual forma no deberán exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 Km por hora para todo tipo de vehículo.

5.25.2. Todos los vehículos que vayan a ingresar a la base tienen que estar en óptimas condiciones de operación y con su respectiva certificación emitida por la entidad competente.

5.25.3. Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no podrán ingresar a la base.

5.25.4. Los vehículos durante la estadía en la base el conductor u operador deberá permanecer en la cabina cuando por motivos operativos el conductor debe portar los elementos de seguridad tales como casco, chaleco reflectivo, botas.

5.25.5. Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de la base lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del terminal.

5.25.6. En caso de que el vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, la oficina de seguridad le asignara un sitio especial para su parqueo hasta el día siguiente.

5.25.7. La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo este en la base y responderá por sus actos.

5.25.8. Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue y descargue no podrán permanecer en zonas de almacenamiento ni en aproche.

5.25.9. Los vehículos que se encuentren en la base deben transitar por las vías designadas para su circulación.

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

5.26.1. Todos los equipos deben ser inspeccionados antes de realizar cualquier operación y el operador debe cerciorarse que este 100% operativo.

5.26.2. Antes de salir a operar el equipo, el operador está en la obligación de diligenciar el formato de revisión diaria, reportando cualquier situación insegura o falla en el equipo.

5.26.3. Los operadores deben informar de cualquier daño o anomalía que pueda afectar la operación a su supervisor.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.26.4. En caso de que el equipo no se encuentre en las condiciones mínimas de seguridad para su operación, debido a una falla grave, éste se debe poner fuera de servicio de inmediato y se etiquetará con un letrero rojo de peligro.
- 5.26.5. El operador debe informar inmediatamente toda fuente de peligro a su superior o persona encargada de la seguridad en su área de trabajo.
- 5.26.6. La única persona autorizada para retirar el letrero rojo y otorgar un permiso de operación será el Inspector.
- 5.26.7. En caso de que el inspector no se encuentre disponible, el Gerente debe asignar a otra persona para retirar el letrero una vez se verifique que el equipo está en condiciones mínimas para ser operado y que se han corregido las deficiencias señaladas.
- 5.26.8. Si los equipos generan emisiones de monóxido de carbono (CO) y trabajan en áreas poco ventiladas se debe proveer suficiente ventilación para evitar la acumulación de gases.
- 5.26.9. En la instalación los equipos deben respetar los límites de carga y velocidad establecidos.
- 5.26.10. El operador del equipo no puede exceder los 20 km/h dentro del terminal.
- 5.26.11. Los equipos que operen en áreas con iluminación deficiente deben estar provistos de luces de circulación.
- 5.26.12. Todos los operadores al momento de que este trabajando con el equipo deben portar los elementos de seguridad.
- 5.26.13. Nunca debe arrancar ni frenar bruscamente los equipos.
- 5.26.14. El operador nunca debe operar el equipo con sueño, enfermo, en estado de embriaguez o si está tomando medicamentos que produzcan malestares.
- 5.26.15. El equipo operará el solo en los lugares designados por la instalación, no podrá transitar por los sitios de circulación de personas.
- 5.26.16. Solo puede operar el equipo el personal calificado y que conozca todos los componentes del mismo.
- 5.26.17. El operador durante el desplazamiento debe tener clara referencia de las distancias de seguridad al pasar junto a otro equipo, camión o contenedores ubicados en el patio.
- 5.26.18. Por ningún motivo permita que alguien no autorizado opere su equipo.
- 5.26.19. El operador debe utilizar las vías designadas para su circulación.
- 5.26.20. Antes de iniciar operación el operador debe cerciorarse que no haya nadie delante o detrás de del equipo.
- 5.26.21. El operador del equipo al momento de cambiar de dirección debe esperar que la máquina este completamente inmóvil antes de girar.
- 5.26.22. El operador al llegar a las intersecciones debe reducir graduablemente la velocidad y hacer pare solo avance si está seguro de que la vía está despejada.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga, almacenamiento, entrada, salida, recibo y entrega de mercancías en las instalaciones portuarias y los protocolos de transferencia de mercancía a otros medios de transporte.

5.27.1. El recibo y entrega de mercancías por parte de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. se sujetará al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

5.27.1.1. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. entregará al propietario o a quien lo represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos del Operador Portuario, previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, tránsito; del pago de las facturas por los servicios prestados y el diligenciamiento de los demás requisitos exigidos por el Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, y demás autoridades competentes.

5.27.1.2. Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregarán al Agente Marítimo a través del Operador Portuario asignado para el efecto, previo los requisitos del numeral anterior.

5.27.1.3. Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quien lo represente, deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación.

5.27.1.4. Cuando el Operador Portuario entregue cargamentos con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por el Operador Portuario y el Terminal.

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

5.27.1.6. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación será con cargo al Agente Marítimo, dueño de la carga o su representante.

5.27.1.7. El Agente Marítimo deberá presentar a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la embarcación, los siguientes documentos, o a través de medios electrónicos:

5.27.1.7.1. Importación, tránsito internacional y transitorio:

5.27.1.7.1.1. Plano de estiba actualizado.

5.27.1.7.1.2. Relación de contenedores vacíos, transitorios y transbordo para el Puerto

5.27.1.7.1.3. Conocimiento de embarque (copia fiel del original)

5.27.1.7.1.4. Relación de carga Peligrosa para el Puerto y la que esté a bordo con otros destinos.

5.27.1.7.1.5. Relación de carga especial o sobredimensionada

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.27.1.7.1.6. Manifiesto de carga
- 5.27.1.7.1.7. Relación de carga por bodega para naves a operar cargamentos convencionales
- 5.27.1.7.1.8. Relación de cubre faltas indicando la embarcación que las sobordó y no la embarcó, junto con sus conocimientos de embarque.
- 5.27.1.7.2. Exportación:**
 - 5.27.1.7.2.1. Relación de contenedores vacíos a embarcar.
 - 5.27.1.7.2.2. Relación contenedores vacíos en transbordo
 - 5.27.1.7.2.3. Relación de contenedores llenos en transbordo
- 5.27.1.7.3. Cabotaje entrada:**
 - 5.27.1.7.3.1. Plano de estiba actualizado.
 - 5.27.1.7.3.2. Relación de contenedores vacíos para el Puerto
 - 5.27.1.7.3.3. Guías de cabotaje.
 - 5.27.1.7.3.4. Relación de carga Peligrosa para el Puerto y la que posea abordó.
 - 5.27.1.7.3.5. Relación de cubre faltas indicando la embarcación que las sobordó y no la embarcó, junto con sus guías de cabotaje. abotaje salida
 - 5.27.1.7.3.6. Relación de contenedores vacíos a embarcar.Embarcación Offshore
 - 5.27.1.7.3.7. Relación de carga y fluidos debidamente manifestada.
 - 5.27.1.7.3.8. El Agente Marítimo deberá presentar copia del Acta de Visita de Capitanía del Puerto a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., en forma inmediata al término de la misma, o en su defecto, informar por otro medio el registro de capitanía y cualquier novedad de la embarcación, hasta tanto haga llegar el documento.
 - 5.27.1.7.3.9. El usuario que lo requiera, deberá solicitar a la dirección de Operaciones de la Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., al menos con 12 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.
- 5.27.1.8. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. coordinará y programará con los Operadores Portuarios, los Agentes Marítimos y usuarios, la realización de las operaciones de transferencia marítima y terrestre de la carga y facturará a las líneas marítimas y a los clientes en general los servicios prestados.
- 5.27.1.9. Cuando en una misma embarcación se transporten cargamentos de dos o más Líneas Marítimas o Agencias Marítimas, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., sólo aceptará que un Operador Portuario efectúe la operación de transferencia Marítima de la embarcación, salvo condiciones especiales, que podrán ser autorizadas por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 5.27.1.10. Protocolo de chatarrización de buque

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.27.1.11. Aligeramiento en agua

5.27.1.12. Durante la operación de arribo de la embarcación, se instalará una barrera anticontaminación (podríamos describir el equipo que tenemos para contención de derrames) cercando la zona de trabajo, además de cumplir con el Plan de Manejo Ambiental.

5.27.1.13. Se procederá a elaborar el inventario de materiales peligrosos de acuerdo al acuerdo de Hong Kong de 2009 y se elaborará el Plan de Trabajo para la evacuación de los materiales peligrosos, fluidos de las sentinas y recipientes de combustible y materiales intrínsecos del acero (cauchos, maderas, cerámicas, pitreos, plásticos, sedimentos, residuos electrónicos y eléctricos, aislantes, etc).

5.27.1.14. Se realizará la limpieza y desgasificación de los recipientes deslastrando la embarcación en su interior y entregando dichos residuos para disposición final a empresas avaladas por DIMAR.

5.27.1.15. Se procede con el desguace de elementos internos del buque o desforrado interior de la súper estructura como palos, cuartos, puentes y elementos desmontables de acero. No se desguazará a flote partes como el casco y las estructuras que comprometan la flotabilidad de la embarcación. Los distintos compuestos del buque que se generen deben ser segregados convenientemente para su posterior revalorización o reciclaje a través de empresas o gestores autorizados.

5.27.1.16. El área de residuos no peligrosos (chatarra) se almacenará temporalmente en una zona demarcada para su posterior envío a la planta en Tuta en donde se fundirá para la producción de acero.

5.27.1.17. Cuando se tenga previsto el ingreso a la terminal de un buque permitido para chatarrizar se deberá cumplir el procedimiento establecido para tal fin.

5.27.1.18. Transferencia a tierra

5.27.1.18.1. El cuerpo restante de la embarcación se transferirá a tierra por medio de tracción mecánica a la zona de desguace demarcada.

5.27.1.18.2. Se procede a cortar en tierra la estructura mayor y el casco, siempre sujeta al winche y acabalada en sus lados para evitar volcamientos.

5.27.1.18.3. La chatarra producto de este proceso se cargará con grúa en tractocamiones con capacidad de 34 toneladas con destino a la planta de fundición.

5.28. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas — Código IMDG

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

5.28.2. De igual manera, teniendo en cuenta las recomendaciones de las Naciones Unidas concretamente en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas – Código IMDG y las directrices de la Superintendencia de Puertos y Transportes a través del Reglamento de Operaciones y el Manual Estándares de Seguridad de la Organización, se ha establecido para la Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., que algunas mercancías peligrosas se pueden considerar de "EVACUACIÓN INMEDIATA Y/O

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

CARGUE DIRECTO". Esto quiere decir que dichas mercancías por su peligrosidad, se pueden descargar o cargar por la base, pero NO SE PUEDEN ALMACENAR dentro de sus instalaciones.

5.28.3. La IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S conscientes de la necesidad de desarrollar su actividad económica de la mano con el ambiente, enfocada al desarrollo sostenible, en cumplimiento de los acuerdos internacionales que previenen la contaminación marina además de la normatividad ambiental vigente aplicable a los procesos que desarrolla la organización y de acuerdo a los compromisos adquiridos en nuestra Política Integrada de Gestión; ha estructurado su Plan de Gestión Integral de Residuos; el cual establece las acciones que se deben seguir para clasificar sus residuos en el origen, el adecuado almacenamiento, recolección, transporte seguro realizado por un tercero autorizado y disposición final de forma responsable y acorde con lo establecido en la legislación colombiana. Adicionalmente establece pautas para actividades de reciclaje, reuso y recuperación de los materiales susceptibles de tales acciones.

5.28.4. En este sentido; se han implementado una base de datos para el inventario de los residuos generados y dispuestos en el área administrativa, registro como generador de residuos peligrosos ante las autoridades ambientales competentes y programas de capacitación e inspecciones periódicas orientadas al logro de lo propuesto en este plan.

5.28.5. Clasificación de los residuos

5.28.5.1. La IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S. han establecido la clasificación general para residuos peligrosos y residuos no peligrosos de acuerdo a la capacidad potencial que tengan para causar daños a la salud humana o deteriorar la calidad del ambiente.

5.28.5.2. En caso de que se generen por un tercero productos de la operación de desguace (Hierro, cables, acero, etc), deberán cumplir con todos los protocolos establecidos en el presente reglamento RCTO.

5.28.5.3. Los residuos peligrosos que se generan como resultado de las actividades derivadas de las operaciones, desguace, mantenimiento y fumigación de oficinas y que de acuerdo a sus características CRETIBV (Corrosivas, reactivas, radioactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, bioinfecciosas o volátiles) pueden causar daños a la salud humana y al ambiente pueden ser:

5.28.5.3.1. Pilas y baterías.

5.28.5.3.2. Grasas y aceites, trapos contaminados, filtros de aceite.

5.28.5.3.3. Restos de combustible.

5.28.5.3.4. Lámparas fluorescentes.

5.28.5.3.5. Tonner/Cartuchos de impresoras.

5.28.5.3.6. Lodos de hidrocarburos de las Unidades Flotantes.

5.28.5.3.7. Aguas de sentinas.

5.28.5.3.8. Aguas residuales domésticas.

5.28.5.3.9. Material de enfermería utilizado para atención de emergencias médicas.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

5.28.5.3.10. Envases vacíos de aerosoles, aceites, pinturas y sustancias químicas en general.

5.28.5.4. Los residuos no peligrosos que de acuerdo a su naturaleza y composición no ocasionan daño sobre la salud humana ni deterioran la calidad del ambiente y que se generan en las actividades diarias de consumo o resultado de las operaciones desarrolladas son:

5.28.5.4.1. Restos de comida, Plástico, Papel, cartón, latas, vidrio, suncho metálico. Chatarra.

5.28.5.4.2. Manejo de residuos

5.28.5.4.3. Programa de Reducción en la Generación de Residuos

5.28.6. La IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S han venido desarrollando sus programas de “Manejo de Residuos Sólidos”, “Manejo de Sentinas” y “Conciencia Ambiental” para crear conciencia en el personal que labora en nuestras instalaciones. En este contexto se toman acciones que garanticen el logro de los objetivos propuestos y por ende, el cumplimiento de nuestra Política Integrada de Gestión.

5.28.7. Es así como se han implementado programas de reciclaje y reuso materiales y se contrata con terceros autorizados el transporte, tratamiento y/o disposición final de los residuos con características peligrosas y no peligrosas que aquí se generan o que se descargan a tierra desde las Unidades Flotantes.

5.28.8. Manejo de residuos

5.28.8.1. La segregación o separación de residuos en la fuente y su almacenamiento en puntos específicos de las instalaciones conllevan a la reducción de riesgos asociados a la salud y la calidad del ambiente.

5.28.8.2. Los residuos deben ser sometidos a una identificación desde el mismo instante que el material deja de ser útil para convertirse en deshecho. Cumpliendo con éste propósito se ha definido un código de colores para la identificación de los residuos generados:

Tabla 1. Código de colores para clasificación de residuos

COLOR	TIPO DE RESIDUO	DESCRIPCION
Negro	Residuos Orgánicos	Restos de comida, frutas, vegetales y carnes
Verde	Residuos Reciclables	Cartón, papel, periódico, vidrios, metales, envases plásticos de agua, gaseosa, jugos, refrescos, bolsas de agua
Rojo	Residuos Peligrosos Industriales	Residuos impregnados con hidrocarburos
Rojo	Residuos Peligrosos de Enfermería	Restos de medicamentos, gasas, esparadrapos y todo tipo de material utilizado para la atención de emergencias o curaciones y que se encuentre contaminado con sangre

5.28.8.3. Para el caso de los residuos retirados de las embarcaciones que se descarguen en tierra, como son las aguas de sentinas y lodos de hidrocarburos; deberán seguirse las pautas establecidas en el procedimiento “Manejo de Sentinas”, en cuanto a los residuos sólidos. Se deberá dejar constancia del descargue en muelle dando aviso al responsable del Dpto. HSEQ para gestionar su tratamiento o disposición final.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.28.8.4. El personal de supervisión de HSEQ, debidamente entrenado y capacitado, efectuará inspecciones periódicas para verificar el correcto almacenamiento y separación de residuos de acuerdo a la clasificación propuesta en este Plan.

5.28.9. Almacenamiento

5.28.9.1. Una vez definidas las actividades y el tipo de residuos que se generan durante su desarrollo, se ubicarán de forma estratégica los Puntos de Recolección (Puntos Ecológicos) en el área administrativa, almacenamiento y operativa. Para ello se emplearán canecas plásticas y tanques de 55 galones con tapa, rotulados de acuerdo al código de colores que se muestra en la Tabla 1. Dentro de cada caneca o recipiente se tendrá de forma permanente una bolsa plástica del color de la caneca para posteriormente entregarlas a la empresa autorizada que se encargará del transporte, tratamiento y/o disposición final de los residuos generados en las instalaciones en tierra.

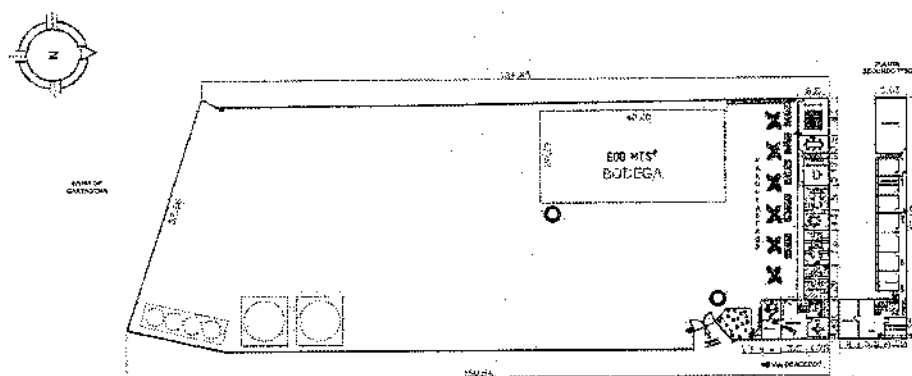


Figura 1. Distribución de puntos ecológicos en las áreas administrativas

5.28.9.1.1. Residuos Peligrosos

5.28.9.1.1.1. Los residuos peligrosos tales como grasas, aceite, combustibles, trapos sucios con grasas, aceites y elementos impregnados con combustibles; serán almacenados en recipientes rojos rotulados y mantenidos en buenas condiciones, así mismo la bolsa deberá estar rotulada y etiquetada con los peligros que el residuo representa. Por generarse estos residuos en menor cantidad que los ordinarios, plásticos y reciclables; se almacenarán por un periodo más largo de tiempo que no excederá los 12 meses de acuerdo a lo establecido en el Artículo 10, Parágrafo 1 del Decreto 4741 de 2005; estos serán almacenados en un área debidamente señalizada, con un dique de contención en caso de derrames, con drenaje controlado para evitar la acumulación de aguas lluvias, lejos de cualquier fuente de ignición para evitar incendios, se tendrán cerca equipos para control de derrames y adicionalmente la salida de nuestras instalaciones para disposición final estará controlada por el empleo de registros que deberán ser entregados por la empresa especializada autorizada, los registros serán guardados por un periodo de 5 años de acuerdo a lo propuesto en el artículo 10, literal i del Decreto 4741 de 2005.

5.28.9.1.1.2. Por otra parte la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S se registrarán como generador de residuos peligrosos ante el IDEAM como consecuencia de lo establecido en los artículos 27 y 28 del Decreto mencionado en el párrafo anterior y será responsable de la presentación de sus residuos peligrosos de acuerdo a las características de peligrosidad que estos posean,

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

identificando siempre el tipo de residuo que contiene; en cumplimiento de las Obligaciones del Generador, establecidas en el artículo 10 del Decreto 4741 de 2005.

- 5.28.9.1.1.3. El registro como generador de residuos peligrosos se hará teniendo en cuenta la clasificación propuesta en el Decreto 4741 de 2005 sobre pequeños, medianos y grandes generadores. Para el caso de las sucursales de Barranquilla y Santa Marta; las oficinas generan una cantidad menor a 10Kg/mes de residuos peligrosos por lo cual quedan exentas del registro.
- 5.28.9.1.1.4. Se dispondrán en bolsas rojas separadas los residuos peligrosos generados en las áreas de desguace, mantenimiento u operaciones y los residuos generados en el área de enfermería producto de la atención de emergencias o curaciones. En ambos casos la bolsa estará rotulada indicando el tipo de residuo y sus características de peligrosidad.
- 5.28.9.1.1.5. Para el caso de los elementos cortopunzantes se utilizarán guardianes para su almacenamiento.

5.28.9.1.2. Residuos Orgánicos

- 5.28.9.1.2.1. Los residuos producto del desguace, así como los orgánicos que incluyen restos de comida, frutas, verduras, carnes entre otros con capacidad de ser fácilmente degradados por acción biológica, transformándose en otro tipo de materia orgánica; serán entregados a empresas autorizadas para su transporte, tratamiento, producción de abono orgánico, comercialización o disposición final.
- 5.28.9.1.2.2. Los residuos orgánicos generados en las actividades de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S serán almacenados por un periodo máximo de 48 horas teniendo en cuenta la frecuencia de recolección por parte del prestador del servicio. Sin embargo se programarán servicios extraordinarios de recolección siempre que sea necesario.

5.28.9.1.3. Residuos Reciclables

- 5.28.9.1.3.1. Por su parte los residuos reciclables que incluyen el desguace, papel, cartón, plástico, metales y vidrios serán entregados o vendidos a una empresa que se encargue de su transformación, aprovechamiento o comercialización.
- 5.28.9.1.3.2. Los residuos reciclables serán almacenados en un área determinada para este fin, hasta acumular una cantidad significativa que pueda ser comercializada con empresas autorizadas encargadas del reciclaje de estos materiales. La acumulación de estos residuos durante el tiempo que se determine, debe garantizar que no se deteriore su calidad ni se pierda su valor teniendo en cuenta lo que establece el Decreto 1713 de 2002.
- 5.28.9.1.3.3. Adicionalmente los residuos deben ser presentados en bolsas verdes rotuladas con el nombre del tipo de residuo que contiene.

5.28.9.1.4. Residuos Líquidos

- 5.28.9.1.4.1. Finalmente los residuos líquidos producto del desguace, así como las Aguas Residuales Domésticas; serán dispuestos directamente al alcantarillado o almacenados en pozas sépticas dependiendo de la sucursal y cumpliendo siempre con los parámetros de calidad establecidos por el Decreto 1594 de 1984 o la norma que lo modifique o sustituya.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.28.9.1.5. Escombros

- 5.28.9.1.5.1. En caso de generar escombros como resultado de actividades de reparación o ampliación de las instalaciones, estos serán manejados de acuerdo a lo establecido en la Resolución 541 de 1994 y se almacenarán en un área determinada que no sea de uso público, con señalización para su posterior disposición, consecuente con lo propuesto en dicha resolución. Si los residuos de escombros son generados por un contratista que desarrolle la actividad para la compañía, estos deberán ser manejados bajo su responsabilidad en cumplimiento de lo establecido en la normatividad legal en mención y siempre bajo supervisión estricta del personal encargado del Departamento HSEQ de la organización.

5.28.10. Transporte

5.28.10.1. Residuos Peligrosos

- 5.28.10.1.1. Para efectos del transporte de los residuos peligrosos; se contratará un operador especializado con la debida autorización emitida por parte de la Autoridad Ambiental competente y se verificará siempre y previo a su contratación la documentación que lo acredite como autorizado además del cumplimiento de lo establecido en el artículo 16 del Decreto 4741 de 2005 y así mismo de lo que se señala en el Decreto 1609 de 2002 "Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera".

5.28.10.2. Escombros

- 5.28.10.2.1. El transporte de los escombros deberá realizarse como lo plantea el artículo 2 del Decreto 541 de 1994 de acuerdo a su numeral 1, parte 1, 2 y 3.

- 5.28.10.2.2. "Los vehículos destinados para tal fin deberán tener involucrados en su carrocería los contenedores o platoes apropiados, a fin de que la carga depositada en ellos quede contenida en su totalidad, en forma tal que se evite el derrame, pérdida del material o el escurrimiento de material húmedo durante el transporte. Por lo tanto, el contenedor o platón debe estar constituido por una estructura continua que en su contorno no contenga roturas, perforaciones, ranuras o espacios. Los contenedores o platoes empleados para este tipo de carga deberán estar en perfecto estado de mantenimiento. La carga deberá ser acomodada de tal manera que su volumen esté a ras del platón, es decir, a ras de los bordes superiores más bajos del platón o contenedor. Además, las puertas de descargue de los vehículos que cuenten con ellas, deberán permanecer adecuadamente aseguradas y herméticamente cerradas durante el transporte.

- 5.28.10.2.3. No se podrá modificar el diseño original de los contenedores o platoes de los vehículos para aumentar su capacidad de carga en volumen o en peso en relación con la capacidad de carga del chasis.

- 5.28.10.2.4. Es obligatorio cubrir la carga transportada con el fin de evitar dispersión de la misma o emisiones fugitivas. La cobertura deberá ser de material resistente para evitar que se rompa o se rasgue y deberá estar sujeta firmemente a las paredes exteriores del contenedor o platón en forma tal, que caiga sobre el mismo por lo menos 30cm a partir del borde superior del contenedor del platón"

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.28.10.3. Residuos Orgánicos

5.28.10.3.1. Para el caso de los residuos orgánicos, estos serán entregados a un operador autorizado con una frecuencia de 48 horas. Para ello la empresa prestadora del servicio entrega a la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S un registro de la cantidad de residuos recibidos.

5.28.10.4. Disposición final de residuos

5.28.10.4.1. Entre las prácticas de disposición de los residuos se promueven de manera continua las prácticas de reuso y reciclaje, seguido por las buenas prácticas de disposición final como son la incineración o disposición de residuos en rellenos sanitarios dependiendo de las características del residuo; la incineración será llevada a cabo por fuera del área de operación cuando las características del residuos requieran este tipo de tratamiento o serán dispuestos en celdas de seguridad en rellenos sanitarios debidamente autorizados.

5.28.10.5. Programa de reciclaje y reusó

5.28.10.5.1. Coremar S.A.S. o la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S. promueven el reuso y reciclaje de materiales como: Papel, cartón, plástico, zuncho y madera principalmente; es por ello que se han desarrollado campañas para reutilizar el papel usado solo por una cara y reciclaje de las que ya han sido utilizadas por ambas, además del reciclaje del cartón en el que viene empacado material de oficina.

5.28.10.6. Destrucción por incineración

5.28.10.6.1. Este procedimiento es desarrollado por una empresa especializada subcontratada por Coremar S.A.S. o la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S. y se aplicará a los residuos que por sus características lo permitan; para tal fin y en cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, los hornos incineradores seleccionados por el prestador del servicio deberán entregar copias de los permisos de emisiones y toda la documentación legal ambiental que lo acredite para desarrollar esta actividad.

5.28.10.6.2. Los residuos generados siempre que estos incluyan residuos patológicos, residuos de productos químicos, medicamentos vencidos entre otros; serán tratados mediante incineración para lograr la desactivación e inertización de los residuos mencionados; garantizando el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, así como también la destrucción total de los residuos que puedan causar impactos sobre la salud de los trabajadores, la población y el ambiente.

5.28.10.6.3. El zuncho, madera y plástico entregado para reciclaje será comercializado para su incorporación en procesos industriales (metalúrgicos, madereros y del plástico). Todas estas actividades serán desarrolladas por empresas autorizadas para los fines previstos en este Plan de Gestión.

5.28.11. MONITOREO DEL PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS

5.28.11.1. Para garantizar el cumplimiento de lo que describe este Plan de gestión Integral de Residuos; se desarrollarán inspecciones periódicas para verificar el estado de almacenamiento y separación de residuos en la fuente y se programarán capacitaciones a partir de los hallazgos encontrados y que contravengan lo que dispone este procedimiento.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.28.11.2. Adicionalmente se podrán organizar auditorías internas del Sistema de Gestión Ambiental para corroborar el buen desarrollo del ciclo completo para el manejo de residuos, desde su generación hasta su disposición final, incluyendo inspecciones al almacenamiento de residuos de los contratistas y la gestión que ellos hacen de los mismos dentro de sus instalaciones.

5.28.12. CAPACITACIÓN

5.28.12.1. El Programa de Capacitaciones Ambientales desarrollado en el marco de la implementación del Sistema Integrado de Gestión de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR DE RETRAMAR S.A.S. incluye temas relacionados con la gestión de residuos. Así mismo se capacitará al personal que supervise el manejo, almacenamiento y transporte de los residuos generados en nuestras instalaciones; tales capacitaciones deben cubrir aspectos legales aplicables a nuestra gestión, riesgos asociados y respuesta al manejo de residuos peligrosos. Para este fin se desarrollarán cursos periódicos con personal externo a la compañía y que cuente con preparación especializada en temas de manejo de residuos.

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

5.29.1. COMUNICACIÓN

5.29.1.1. COREMAR cuenta con flujogramas de comunicación establecidos por entes externos a la empresa y los cuales son administrados y conocidos por las partes internas interesadas para el cumplimiento del RSI.

5.29.1.2. Los flujogramas de comunicación para la notificación de todos los eventos de los que se sospeche que puedan constituir posibles eventos de enfermedad de salud pública de interés internacional, es decir, los que tengan repercusiones graves para la salud pública, tengan un riesgo de propagación hacia otros países o que presenten algún riesgo de restricciones a los viajes o al comercio internacional; serán notificado al Centro Nacional de Enlace antes de 24 horas una vez identificada la situación de posible evento ESPII.

5.29.2. AUTORIZACIÓN DE DESEMBARCO POR AUTORIDAD MARITIMA

5.29.2.1. Toda identificación de proceso de un desembarco por posible ESPII, al interior de la compañía se rige teniendo en cuenta procedimiento de "Embarque y desembarque de Tripulación" (GCS1-P-11, en su versión más vigente).

5.29.2.2. Todo tripulante identificado por Médico Epidemiólogo en la actividad de "visita alto bordo" será desembarcado de la motonave con visto bueno de la Secretaria de Salud departamental y se notificará vía correo electrónico a la Secretaria de Salud departamental de forma inmediata adjuntando la documentación pertinente.

5.29.2.3. Personal a Cargo del área de salud atenderá recomendaciones para el desembarco, se utilizará el área de cuarentena de acuerdo con instrucciones suministradas por la Secretaria de Salud departamental y/o se trasladará por medio de la Agencia al tripulante a la entidad de Salud Autorizada para efectos de atención de ESPII.

5.29.2.4. Durante el proceso de desembarco se deberá notificar a Centro Nacional de Enlace en el Punto Focal Nacional de autorizados en la ciudad de alcance del servicio. El punto focal Nacional es el único responsable de transmitir oficialmente las comunicaciones relativas a la OMS.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.29.3. COMUNICACIÓN DE EVENTOS AL CENTRO NACIONAL DE ENLACE

- 5.29.3.1. La comunicación y notificación de posibles ESPII que llegaran a presentarse al interior de las Instalaciones de la Terminal Marítima de COREMAR es realizada vía correo electrónico y llamadas a los números de acceso al Centro Nacional de Enlace (CNE).
- 5.29.3.2. A continuación, se definen los contactos para comunicación y notificación de eventos de sospecha de ESPII al CNE:
- 5.29.3.3. Notificación de eventos. Las situaciones y amenazas potenciales o latentes que pudieran configurarse como una emergencia en salud pública nacional o internacional, deben ser notificadas al Centro Nacional de Enlace al correo: cne@minsalud.ov.co de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional RSI (2005) y la normatividad vigente, al teléfono (+1) 3305000 Ext.3758 o al celular 3213946552 (Alias: CNE 007); las 24 horas de días, los 7 días de la semana.
- 5.29.3.4. Para ampliar información de contactos se recomienda visitar la página: <https://www.minsalud.gov.co/salud/publica/CNE/Paginas/mapa-directorio-entidades-territoriales.aspx>
- 5.29.3.5. VER ANEXO 1: "RED DE COMUNICACIONES DEL CENTRO NACIONAL DE ENLACE DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA Y DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA"
- 5.29.3.6. Ver ANEXO 2: "RED DE COMUNICACIONES DEL CENTRO NACIONAL DE ENLACE DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO Y EL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA"
- 5.29.3.7. El Centro Nacional de Enlace es el encargado de la evaluación de los datos e información relacionada con el evento notificado, evaluando las notificaciones del caso, los resultados de laboratorio, el origen y tipo de riesgo, el número de casos y defunciones, y las condiciones que influyen en la propagación de la enfermedad. Esta evaluación es soportada con el instrumento de decisión del Reglamento Sanitario Internacional (2005), para determinar si el evento notificado por COREMAR constituye o no un riesgo de Salud Pública de Importancia Internacional.

5.29.4. MARCO LEGAL QUE SOPORTA LA NOTIFICACIÓN

- 5.29.4.1. Reglamento Sanitario Internacional, versión 2 de 2005. Artículo 6: Notificación.
- 5.29.4.2. Decreto 3518 de 2006, artículo 34, se designó al Ministerio de la Protección Social a través de la Dirección General de Salud Pública, como Centro Nacional de Enlace (CNE).

5.29.5. CAPACIDAD BÁSICA DE RUTINA

5.29.5.1. EVALUACIÓN Y ATENCIÓN MÉDICA Y TRANSPORTE

- 5.29.5.1.1. SHORE BASE, tiene acceso a atención médica y transporte para tripulantes por medio a los convenios que establecen las Agencias Portuarias con las motonaves que ingresan a su terminal fluvial.
- 5.29.5.1.2. De igual manera COREMAR cuenta con un centro de atención de emergencias "ENFERMERIA" con personal capacitado y entrenado para brindar soporte en las primeras fases de la sintomatología de enfermedades de interés internacional.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.29.5.1.3. En caso de requerirse un desembarco por motivos de salud, se deberá contar con un visto bueno de las autoridades competentes y hará una parada de control en la enfermería para verificar la documentación y motivo del desembarco de acuerdo con Dx. establecido en la "Declaración Médica" emitidas por Migración Colombia y/o autoridades portuarias.

5.29.5.1.4. En caso de que el desembarco sea por posible sospecha de una ESPII se debe proceder a notificar al CNE de acuerdo con el protocolo establecido en el ítem 5.1.2. de presente documento.

5.29.5.1.5. En caso de que se notifique a la enfermería recomendaciones tales como el uso de Cuarenta para Tripulante con posible sospecha de ESPII, antes de su traslado a una Unidad de Salud Especializada se procederá con la logística de atención del tripulante en dichas instalaciones al interior de la Terminal Fluvial.

5.29.5.2. Área de Cuarentena.

5.29.5.2.1. El área de Cuarentena es el lugar establecido por COREMAR, como el ambiente adecuado para las entrevistas privadas con tripulación.

5.29.5.2.2. En caso de que esta área albergue un tripulante con sospecha de ESPII, aquellas personas que ingresen para realizar ejercicios de entrevista, revisión, aseo o entrega de medicamentos o alimentos al tripulante; deberán contar con los elementos de protección individual acordes a la enfermedad que se está evaluando.

5.29.5.3. Transporte de Tripulantes.

5.29.5.3.1. Es importante aclarar que el transporte de los tripulantes con posible enfermedad de interés internacional no es realizado por personal directo de COREMAR.

5.29.5.3.2. Este transporte es realizado por personal externo con el cual las agencias tienen convenios y los cuales la empresa no tiene conocimiento.

5.29.5.3.3. Este transporte debe contar con rutina de limpieza y desinfección de áreas y equipos. COREMAR cuenta con estos protocolos para su vehículo y equipos de emergencia (el cual tiene alcance para el área de Cuarentena), que no tienen como finalidad el transporte de tripulantes con potenciales ESPII.

5.29.6. INSPECCIÓN E INSTALACIONES DE LA TERMINAL FLUVIAL

5.29.6.1. COREMAR cuenta con estándares para la inspección de las instalaciones de la Terminal marítimo, las cuales cuentan con técnicas de muestreo que incluyen aquellas relacionadas con riesgos en salud pública.

5.29.7. CONTROL DE VECTORES

5.29.7.1. Para el control de vectores se cuenta con apoyo de profesionales de la Secretaría de Salud del Magdalena con el programa de activación y desactivación de larvitrapas para identificación de posibles vectores en sus instalaciones.

5.29.8. VIGILANCIA Y CONTROL DE AGUA SEGURA

5.29.8.1. La empresa cuenta con contrato para el suministro de agua tratada para el consumo humano.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

5.29.8.2. La empresa ha establecido un programa de hidratación en donde se establece los puntos en donde las personas pueden acceder al agua fresca y apta para su consumo.

5.29.8.3. Finalmente, para aquellas personas con difícil acceso; por la distancia a los puntos de hidratación, se tiene personal exclusivo para esta tarea con vehículo motorizado y se pueda entregar el agua demanda de forma oportuna y fresca.

5.29.9. MANEJO DE DESECHOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS

5.29.9.1. La empresa cuenta con un programa para manejo de residuos que es liderado por el responsable de HSE”, este programa se soporta con proveedores certificados para el acopio, transporte y disposición final de estos tipos de residuos.

5.29.10. CALIDAD DEL AIRE

5.29.10.1. La empresa cuenta con monitoreos semestrales de calidad de aire.

5.29.10.2. Los resultados son analizados semestralmente.

5.29.11. CAPACIDAD PARA RESPONDER ANTE UNA ESPII: EMERGENCIA

5.29.11.1. La empresa cuenta con planes de contingencia para emergencias ante una posible aparición de enfermedad de salud pública de interés internacional, tales como el ébola, sarampión, rubeola y otras.

5.29.11.2. Planes de Contingencia y Simulacros.

5.29.11.3. La empresa cuenta con planes de contingencia documentados, divulgados y practicados por medio de simulacros.

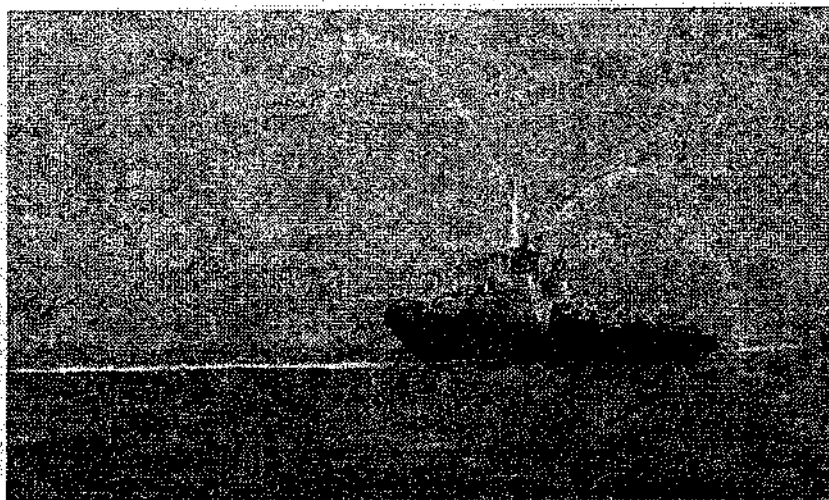
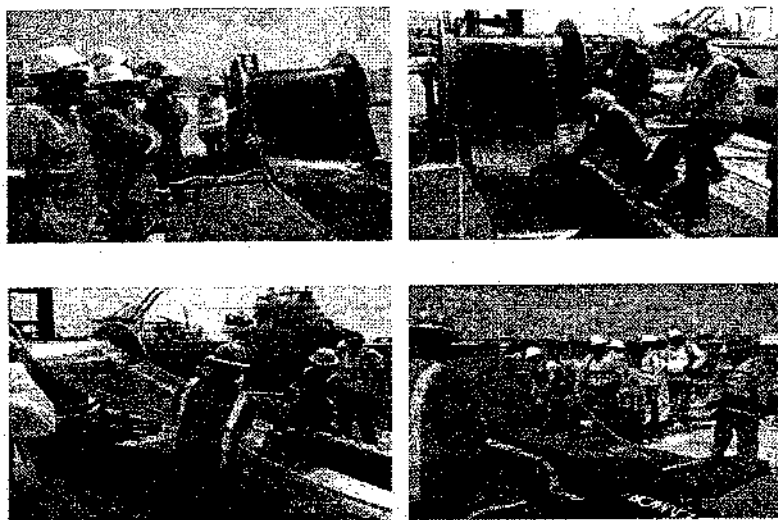
5.29.11.4. En ellos se establecen los roles y funciones de los diferentes actores, de igual manera se cuenta con flujogramas para la activación de respuesta de manera precoz y objetiva.

5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias

5.30.1.1. En los casos de accidentes o siniestros que afecten a las naves atracadas en el Terminal o a los bienes de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. y terceros, se procederá de la siguiente manera:

5.30.1.1.1. PLAN INTEGRAL PARA LA ATENCION DE EMERGENCIAS Y EVACUACION

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



REGIONAL CARTAGENA 2014

5.30.1.1.2. PLAN ESTRATEGICO

5.30.1.1.3. INTRODUCCION

- 5.30.1.1.3.1. La atención de emergencias industriales cobra cada día más importancia dadas las implicaciones legales, económicas y ambientales que una de estas puede generar. Por tal motivo el prepararse para atender emergencias en la industria moderna es prioritario ya que estas pueden ocurrir en cualquier momento y generar consecuencias devastadoras.
- 5.30.1.1.3.2. Dentro de este contexto, la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S, ha desarrollado el presente programa para la prevención y atención de emergencias, el cual incluye toda la información pertinente para enfrentar la perturbación parcial o total del sistema de prestación de servicios por la

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

materialización de un riesgo, que pone en peligro a los trabajadores, la estabilidad operacional de la compañía o a la comunidad del área circundante, como también nos ayudará a disminuir los impactos ambientales sobre el área afectada.

5.30.1.1.3.3. La IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S conjuntamente con las empresas clientes y/o contratistas en aras de cumplir con la normatividad nacional existente de prevención y atención de emergencias, han trabajado en conjunto para determinar las mínimas normas de prevención y mitigación de emergencias dentro de nuestras instalaciones.

5.30.1.1.3.4. El plan para la atención de emergencias en las instalaciones de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S ha sido diseñado con el fin de presentar a sus usuarios la información de una manera guiada e ilustrativa; Por ello, la estructura adoptada para su presentación contiene los siguientes bloques de información:

5.30.1.1.3.4.1. Plan Estratégico: El plan estratégico está orientado a la prevención y la planeación del control a emergencias. En este apartado se presentan las bases de elaboración del Plan de Emergencias.

5.30.1.1.3.4.2. Plan Técnico: El plan técnico presenta la identificación de amenazas por procesos de producción y/o servicios el análisis y evaluación de riesgos y los procedimientos de preparación y respuesta a emergencias requeridos para el control y la mitigación las emergencias según los riesgos y amenazas identificadas.

5.30.1.1.3.4.3. Plan Operativo: El plan operativo contiene las acciones y decisiones reactivas, dispuestas de tal forma que faciliten la primera consulta de la información de manera rápida e ilustrativa para afrontar adecuada y eficazmente una situación de emergencia.

5.30.1.1.3.4.4. Plan de Evacuación: El plan de evacuación contiene el procedimiento y acciones reactivas para ordenar y evacuar las instalaciones de la sede principal y/o un área de trabajo por amenaza, así mismo los planos de evacuación de las instalaciones.

5.30.1.1.4. JUSTIFICACION

5.30.1.1.4.1. La necesidad de proteger integralmente la empresa, el desarrollo acelerado de conceptos en materia de prevención en salud, seguridad y medio ambiente, requieren que el diseño de los programas para la prevención y preparación de emergencias al igual que la formación de brigadas de emergencias y seguridad involucren conceptos nuevos que tiendan a que este proceso sea cada vez más integro; de igual forma el cumplimiento de las exigencias legales y las condiciones ambientales determinan la obligación y conveniencia de estar adecuadamente preparados para afrontar con éxito las eventuales situaciones de emergencia que puedan presentarse en la organización.

5.30.1.1.5. POLITICA SISTEMA INTEGRADO DE GESTION

5.30.1.1.5.1. Retramar S.A.S y Coremar S.A.S. dedicadas a la prestación de servicios que brinden soluciones integrales portuarias, marítimas y terrestres, orientamos esfuerzos para garantizar a Nuestros Clientes la satisfacción de todas sus necesidades, para lo cual nos comprometemos a:

5.30.1.1.5.2. Generar para todas las partes interesadas ambientes de trabajo sanos

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.30.1.1.5.3. Conducir nuestras operaciones en armonía con el medio ambiente, la comunidad y demás grupos de interés.
- 5.30.1.1.5.4. Proteger la integridad de los empleados y evitando la ocurrencia de incidentes ambientales, operacionales, actos delictivos, tráfico ilegal y terrorismo, atreves del desarrollo de programas específicos
- 5.30.1.1.5.5. Destinar los recursos humanos, físicos y económicos necesarios para el desarrollo del sistema integrado de gestión y su mejoramiento continuo.
- 5.30.1.1.5.6. Diseñar estrategias que nos permitan identificar la ocurrencia de posibles amenazas y generando planes de acción dirigidos a que permitan a las empresas recuperarse en el menor tiempo posible de incidentes con potencial de interrumpir la normalidad en la prestación de los servicios
- 5.30.1.1.5.7. Contribuir con el desarrollo, bienestar, cultura de las comunidades y grupos de interés, haciendo esfuerzos permanentes para mantener relaciones armónicas
- 5.30.1.1.5.8. Dar cumplimiento la normativa legal vigente aplicable a la responsabilidad de las empresas con sus empleados, medio ambiente, comunidad y grupos de interés
- 5.30.1.1.5.9. Responder pronta, efectivamente y cuidadosamente a las emergencias o accidentes que resulten en sus operaciones
- 5.30.1.1.5.10. Monitorear el desarrollo del sistema de gestión a través de la revisión continua del cumplimiento de los objetivos, metas y programas.

5.30.1.1.6. ALCANCE

- 5.30.1.1.6.1. El alcance de este plan de emergencias y evacuación brindará un cubrimiento en materia de prevención y atención de emergencias dentro de las instalaciones de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S, donde interactúan sus trabajadores, usuarios, Contratistas y visitantes, como también permitirá dar a conocer;
- 5.30.1.1.6.2. La localización de los riesgos amenazantes en todas las áreas.
- 5.30.1.1.6.3. La valoración del riesgo para la toma de decisiones del Sistema Comando de Incidentes.
- 5.30.1.1.6.4. Las consideraciones principales en planeación de las acciones de respuesta.

5.30.1.1.7. OBJETIVOS

- 5.30.1.1.7.1. Disponer de una estructura de respuesta a cualquier emergencia que se pueda presentar en la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S, que permita mantener el bienestar y seguridad de nuestros empleados, usuarios, contratistas y visitantes, Minimizar los impactos al medio ambiente, proteger bienes y activos, como también el de ayudar al cumplimiento de las disposiciones legales vigentes.

5.30.1.1.8. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 5.30.1.1.8.1. Establecer las amenazas de la compañía los cuales tengan la capacidad para generar una emergencia de cualquier magnitud

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

- 5.30.1.1.8.2. Determinar el grado de vulnerabilidad de la compañía ante dichas emergencias.
- 5.30.1.1.8.3. Minimizar la posibilidad de ocurrencia de los siniestros que puedan afectar nuestra población.
- 5.30.1.1.8.4. Minimizar las lesiones que los siniestros pueden ocasionar a nuestros trabajadores, usuarios, Contratistas y/o visitantes
- 5.30.1.1.8.5. Minimizar las pérdidas económicas resultantes de un siniestro.

5.30.1.1.9. MARCO LEGAL

- 5.30.1.1.9.1. Se refiere a las disposiciones nacionales e internacionales que exigen a las empresas privadas o de carácter público la creación, aplicación y desarrollo de planes para la atención de emergencias:
- 5.30.1.1.9.2. Declaración universal de los derechos humanos ONU de diciembre de 1948.
- 5.30.1.1.9.3. Ley novena, enero de 1979 de la presidencia de la república.
- 5.30.1.1.9.4. Resolución 1016, marzo de 1989 ministerio de trabajo
- 5.30.1.1.9.5. Decreto 1562 de julio 11 de 2012 del ministerio de trabajo
- 5.30.1.1.9.6. Decreto 033 de 1998. código nacional de sismo resistencia.
- 5.30.1.1.9.7. Código sustantivo del trabajo.
- 5.30.1.1.9.8. Norma 10 Y 101 de la NFPA

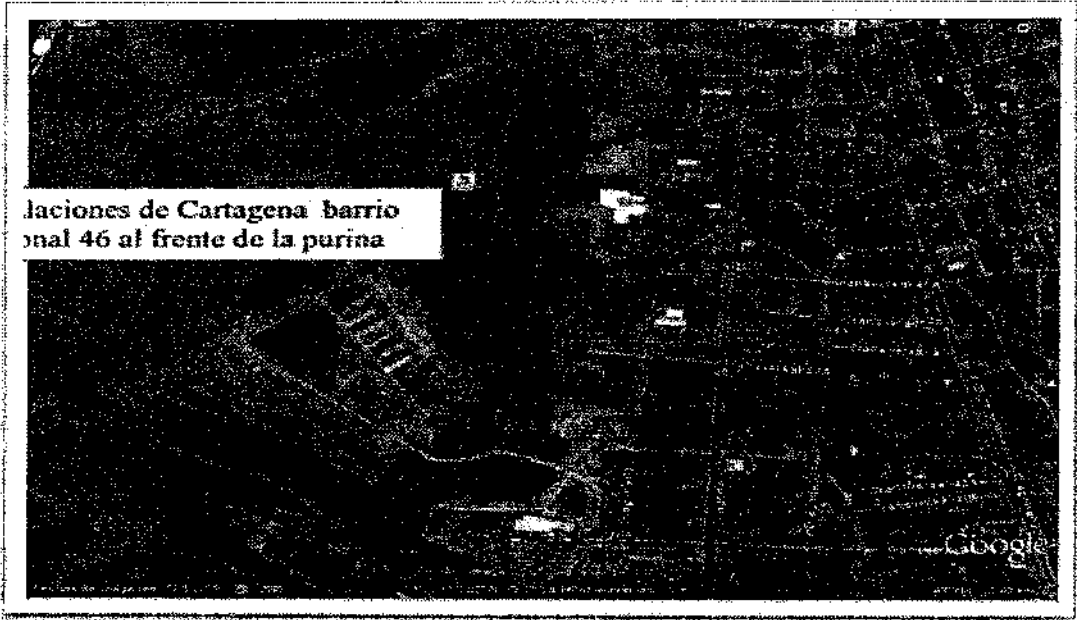
INFORMACIÓN DE LA EMPRESA

IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S			
Actividad económica	Prestación de servicios marítimos y portuarios, Manejo de contenedores, carga en general, vehículos, bultos sólidos y carga líquida, dentro de los procesos internos tenemos el cargue y descargue de materiales en muelle. Prestación de Servicios logísticos a las operaciones OFFSHORE en tierra y mar.		
Centro de Trabajo	Cartagena	Representante Legal	JULIO ALBÁN
Dirección	Diag. 23 56 -152	Teléfono	(5)6723600
Empleados Directos	Hombres	16	
	Mujeres	10	
Empleados Indirectos y Usuarios	Contratistas	0	
	Flotantes	0	
Horario de trabajo	Mañana	8:00am a 12:00	

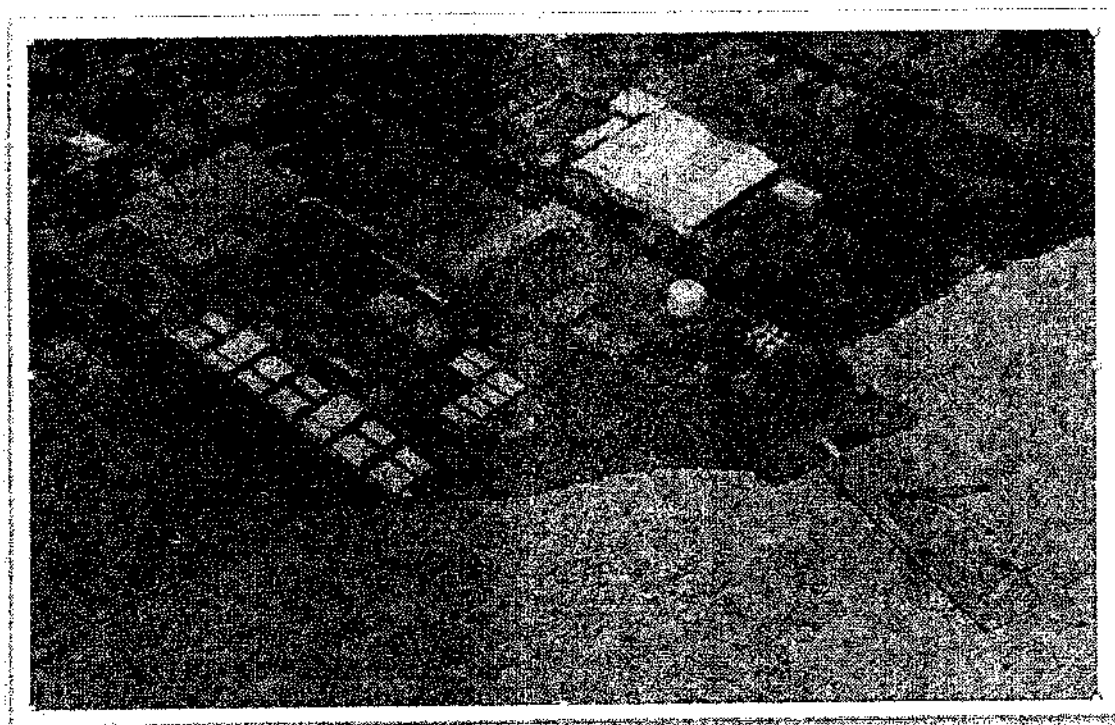
“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Tarde	1:00pm a 5:00
-------	---------------

	Noche	Según la operación	
Empresa de seguros	Tipo de seguro		Vigencia
UBICACIÓN GEOGRÁFICA			
Perímetro	Norte	100 mts. Colinda con la empresa Hustman dedicada al almacenamiento de sustancias químicas. <u>Mayor Riesgo:</u> Incendio y/o Explosión y derrame de sustancias químicas.	
	Sur	Bahía de Cartagena en el cual se permite la navegación de embarcaciones de gran y menor calado, las cuales en algún momento podrían navegar dentro de nuestra área de influencia marítima. <u>Mayor Riesgo:</u> Colisión de Embarcaciones, Derrame de sustancias químicas e Incendio y/o Explosión.	
	Oriente	30 mts. Colinda con la bodega de Alma viva, la cual se dedica al almacenamiento de carga general y peligrosa. <u>Mayor riesgo:</u> Incendio y/o Explosión y Derrame de sustancia química.	
	Occidente	30 mts. Colinda con la empresa Bulpesa la cual se dedica al almacenamiento y distribución de combustible en barcasas. <u>Mayor Riesgo:</u> Incendio y Explosión y derrame de sustancia química en el mar.	



“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”



Estructuras Físicas

Los principales elementos estructurales de la instalación de la empresa es un edificio de 2 plantas y una bodega, las características de estos edificios son:

- Mampostería (ladrillos cubiertos por cemento)
- Techo puertas de estructura metálica.
- Divisiones de oficinas vidrio, tubos de acero, madera, yeso cartón.

- 5.30.1.2. Los edificios cuentan con el servicio de energía eléctrica, Servicio de agua potable, Servicio sanitarios.
- 5.30.1.3. En este edificio funciona la sede administrativa principal de la empresa y la infraestructura es adecuada para la operación administrativa que allí se adelanta. Según necesidad se trabaja en oficinas independientes o puestos de trabajo abiertos en espacios modulares.
- 5.30.1.4. La iluminación es mixta, proveniente de fuentes naturales y artificiales, y se cuenta con ventilación natural y artificial, esta última en algunas zonas.
- 5.30.1.5. PLAN TECNICO: Con el fin de identificar los factores de riesgo que pueden causar emergencias inherentes a las operaciones internas que puedan afectar el normal desarrollo de las actividades de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S. y que puedan ocasionar una parada de las operaciones, se realizó una labor de identificación y análisis de los procesos y/o servicios, además de inspeccionar las instalaciones del centro de trabajo e identificar y cuantificar el personal, los recursos y equipos utilizados.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.30.1.6. ANALISIS DE VULNERABILIDAD

5.30.1.6.1. El análisis de vulnerabilidad es un estudio que permite determinar la gravedad relativa que pueden tener las emergencias que se presenten sobre los procesos que se desarrollan en la instalación, mediante la determinación de la probabilidad de los siniestros y gravedad de las consecuencias.

5.30.1.6.2. Este análisis suministra una guía para posteriores estudios frente a riesgos específicos con el fin de adoptar medidas de prevención y de disminución de la vulnerabilidad que son las que van a garantizar que en la práctica la evacuación sea la última de las alternativas a considerar como respuesta a una emergencia. HSEQ-F-16 IDENTIFICACION DE AMENAZAS - VULNERABILIDAD Y EVALUACIÓN DE RIESGOS.

5.30.1.6.3. Teniendo en cuenta los aspectos observados durante el recorrido por las instalaciones y la información recogida con respecto a los antecedentes de emergencias presentadas se considera que el índice de vulnerabilidad para cada amenaza o tipo de riesgo encontrado es el siguiente:

RIESGO2		AMENAZAS	
☒ ALTO		☒ Accidentes laborales	
		☒ Encallamiento o colisión de remolcadores	
		☒ Tráfico de narcóticos	
		☒ Fugas o Derrame de Sustancias químicas	
☒ INFERIOR		☒ Descargas electricas	
		☒ Explosiones en instalaciones	
		☒ Incendio forestal	
		☒ Inmersión de personas en las instalaciones o	
		☒ remolcadores	
		☒ Terremoto	
☒ INSUFICIENTE		☒ Inseguridad pública	
		☒ Inundación	
		☒ Pérdida de datos	
		☒ Pérdida de documentos	
		☒ Pérdida de equipos	
		☒ Pérdida de información	
		☒ Pérdida de instalaciones	
		☒ Pérdida de personal	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒ Pérdida de suministros	
		☒ Pérdida de transporte	
		☒ Pérdida de vehículos	
		☒ Pérdida de valores	
		☒ Pérdida de bienes	
		☒ Pérdida de patrimonio	
		☒ Pérdida de reputación	
		☒ Pérdida de servicios	
		☒	

5.30.1.7. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIAS

Identificadas y evaluadas las amenazas y riesgos relacionados con las emergencias de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S se desarrollan Procedimientos de Respuesta de Emergencias estandarizando las acciones con el fin de brindar mayor exactitud en el control y mitigación que se generen por el desarrollo de un evento crítico que involucre las instalaciones de la empresa y/o a sus funcionarios:

- Procedimiento en caso de evacuación

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

- Procedimiento en caso de amenaza Terrorista/Atracos/Robo
- Procedimiento en caso de emergencias naturales
- Procedimiento de emergencias médicas (PAEMED)

INVENTARIO DE EQUIPOS

SISTEMA CONTRAINCENDIO – RED HIDRAULICA			
ELEMEN TO	DIGA SI O NO	NUMER O	OBSERVACION
FUENTE DE ABASTECIMIENTO	SI	1	Tanque de almacenamiento 1400 m3
BOMBAS CONTRAINCENDIO	SI	3	Diesel y Eléctrica de 2000 gpm
HIDRANTES PUBLICOS	SI	1	
HIDRANTES EN LA INSATACION	SI	2	Muelle 1 y 2
GABINETES CONTRAINCENDIO	SI	5	Oficinas y Bodega
TANQUEROS	NO	-	
ASPERSORES	NO	-	

SISTEMA CONTRAINCENDIO – EXTINTORES PORTATILES			
ELEMEN TO	DIGA SI O NO	NUMER O	CAPACIDAD
EXTINTORES DE AGUA A PRESION	NO	-	-
EXTINTORES DE POLVO QUMICO SECO	SI	16	20 LBS y 2 de 150 lbs
EXTINTORES DE SOLKAFLAN	SI	6	10 LBS
EXTINTORES DE CO2	SI	10	15 LBS

OTROS EQUIPOS DE EMERGENCIAS			
ELEMEN TO	DIGA SI O NO	NUMERO	OBSERVACION
SENSORES DETECTORES DE HUMO	NO	-	
BOTIQUINES BASICOS PRIMEROS AUXILIOS	SI	1	
CAMILLAS	SI	1	En enfermería
SERVICIO DE AMBULANCIA	NO	-	
EQUIPOS DE COMUNICACION	SI	3	
MEGAFONO	NO	-	

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

ALARMAS	SI	3	Alrededor de toda la base
---------	----	---	---------------------------

Inventario de extintores

Nº ID	UBICACIÓN	TIPO DE EXTINTOR					Tipo de Soporte
		A	BC - PQS	ABC - PQS	CO 2	Solkaflam ABC	
1	Recepción 1P.					3700 gr	Gancho
2	cafetería				15 Lbs		Piso
3	Recepción 2 P.				15 Lbs		Piso
4	Oficina de tayrona offshore					3700 gr	Gancho
5	pasillo 2 piso				15 Lbs		Piso
6	oper. Anadarko 1.				15 Lbs		Piso
7	Oper. Anadarko 2.				15 Lbs		Piso
8	sala juntas				15 Lbs		Piso
9	cuarto sistemas				15 Lbs		Piso
10	Gerencia Anadarko				15 Lbs		Piso
11	Gerencia TSB					3700 gr	Gancho
12	Capacitación				15 lbs		Piso
13	Enfermería				15 lbs		Piso
14	Parqueadero 1			20 Lbs			Gancho
15	Operaciones					3700 gr	Gancho
16	Parqueadero2			20 Lbs			piso
17	Administrativo					3700 gr	Gancho
18	HSE					3700 gr	Piso
19	CCTV					3700 gr	Piso
20	Sub. Eléctrica			20 Lbs			Gancho
21	Garita de Acceso			20 lbs			Gancho
22	Bodega			20 lbs			Piso
23	Bodega			20 lbs			Piso
24	Bodega			20 lbs			Piso
25	Sub. Eléctrica			150 lbs			Rodante

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

26	Sub. Eléctrica			150 lbs			Rodante
27	Gabinete 1 Lado D Edif. Cafet			10 Lbs			Gabinete
28	Gabinete 2 Lado Iz Edif. Enfer			10 Lbs			Gabinete
29	Gabinete 3			10 Lbs			Gabinete
30	Gabinete 4			10 Lbs			Gabinete
31	Gabinete 5			10 Lbs			Gabinete
40							

5.30.1.8. Estos sistemas de primera respuesta a un incendio incipiente es soportado por una red contra incendios, la cual contiene 3 bombas; 1 jockey que mantendrá la presión de la red, 1 bomba eléctrica Principal y 1 bomba Diesel secundaria. Este se distribuye a las diferentes mallas de protección que cubren toda la locación. En las diferentes áreas se cuenta con hidrantes monitores y gabinetes tipo III.

5.30.1.9. Estos equipos son inspeccionados periódicamente por el personal de HSEQ mediante el programa de "Inspecciones Planeadas" y las observaciones quedan registradas en el formato HSEQ F 50.

5.30.1.10. SISTEMA DE ALARMA

5.30.1.10.1. El sistema de alarma de emergencias es manual y se encuentra direccionado de forma principal a las áreas operativas, para las áreas administrativas se ha realizado una extensión de bocinas con el fin de dar un cubrimiento general en la locación. Este sistema es combinado con el sistema de comunicación de la compañía a través de radios de comunicación, celulares corporativos y teléfonos fijo de cada oficina.

5.30.1.11. ¿Cómo se acciona la alarma?

5.30.1.11.1. Al comunicarse una situación de Emergencia a Control de Acceso, estos informaran al Jefe HSEQ quien comunica a gerente regional y éste decide o no según autorización la activación de la alarma de emergencia.

5.30.1.11.2. En Caso tal no se tenga comunicación con el Gerente pero se conozca que existe un riesgo inminente y se confirme en la visual de las cámaras de seguridad se podrá activar la alarma de emergencia.

5.30.1.11.3. Código de la alarma de Emergencia: como el sistema de alarma es sonoro se utiliza un código de sonidos y pausas, a continuación se presenta:

5.30.1.11.3.1. Sonido Tipo Bombero = EMERGENCIA GENERAL

5.30.1.11.3.2. Sonido Tipo Melodía = ALARMA DE NORMALIDAD

5.30.1.11.4. Para cada caso se acompaña la alarma con aviso Verbal y Recomendaciones específicas por los diferentes medios de comunicación. (Radios, celulares, etc.)

5.30.1.11.5. Responsable de dar la alarma: La alarma General de evacuación se podrá activar solo por orden expresa del Coordinador Logístico (OPIP). En Caso tal no se tenga

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

comunicación con el coordinador Logístico pero se conozca que existe un riesgo inminente y se confirme en la visual de las cámaras de seguridad se podrá activar la alarma de emergencia.

5.30.1.11.6. Una vez la Alarma de Emergencia General suene el coordinador de Brigadas deberá dar aviso al personal de la compañía y dependiendo del grado de la emergencia se deberá evacuar a los puntos de encuentro establecidos, una vez haya finalizada la emergencia sonará la alarma de normalidad para que el personal retorne nuevamente a sus labores.

5.30.1.11.7. Periódicamente (todos los miércoles) se realizan pruebas de alarmas y estas quedan consignadas en la bitácora del vigilante

5.30.1.12. SISTEMA DE COMUNICACIÓN

5.30.1.12.1. En todo momento se cuenta con una adecuada comunicación tanto a nivel interno como externo. Para tal fin se hará uso de los sistemas de teléfonos y sus extensiones, Radioteléfonos en las diferentes áreas de la organización.

5.30.1.12.2. Todas las comunicaciones se centrarán en el control de acceso, el cual deberá re direccionar al Puesto de comando instalado de forma preliminar en la sala del 2 Piso del Edificio administrativo de nuestra locación.

5.30.1.12.3. El Coordinador de operaciones del SCI mantendrá al Comandante de Incidente informado en todo momento la evolución del evento y por medio del Coordinador de enlace y de otros funcionarios del SCI se hará los requerimientos externos que se consideren necesarios para el manejo de la situación.

5.30.1.12.4. La compañía ha determinado el canal N° 12 en los radios, para establecer y mantener las comunicaciones en caso de la ocurrencia de una emergencia en tierra y mar.

5.30.1.13. PLAN OPERATIVO

5.30.1.13.1. El plan operativo lo constituye el conjunto de acciones y decisiones reactivas, para afrontar adecuada y eficazmente una emergencia. Este plan debe ser complementado y revisado periódicamente (mínimo una vez por año) en las etapas de implementación, ajuste y divulgación.

5.30.1.14. ORGANIZACIÓN PARA LA EMERGENCIA

5.30.1.14.1. La estrategia diseñada para la prevención y control de emergencias establece una estructura organizacional que define las funciones, responsabilidades y autoridad para tomar decisiones y ejecutar acciones que conlleven al control de tales situaciones de emergencia. El esquema de esta estructura organizacional es ascendente; la base de la estructura la conforman las personas directamente implicadas en el evento o el personal operativo de emergencias del área, y son ellos quienes deben velar por ser el equipo de primera respuesta. La activación de los niveles ejecutivo solo se presenta cuando la emergencia implica grandes consecuencias y la necesidad de toma de decisiones de gran impacto para la empresa.

5.30.1.15. Estructura Organizacional Emergencias

5.30.1.15.1. Siendo el sistema de comando de incidente, el modelo de gestión de emergencias más actualizado y acertado hasta el momento, se ha querido adaptarlo a las necesidades pudiendo de esta forma integrar los diferentes actores de la compañía otorgándoles responsabilidad, funciones y roles los cuales garantizaran su

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

participación tal y cual lo estipula el presente documento y los demás estamentos legales.

5.30.1.15.2. En este se muestran los 3 niveles de respuesta a emergencias en la compañía el cual se compone de la siguiente forma:

5.30.1.15.2.1. Nivel 3: Emergencia mayor que requiere de apoyo externo - Activación del Plan Continuidad de Negocios.

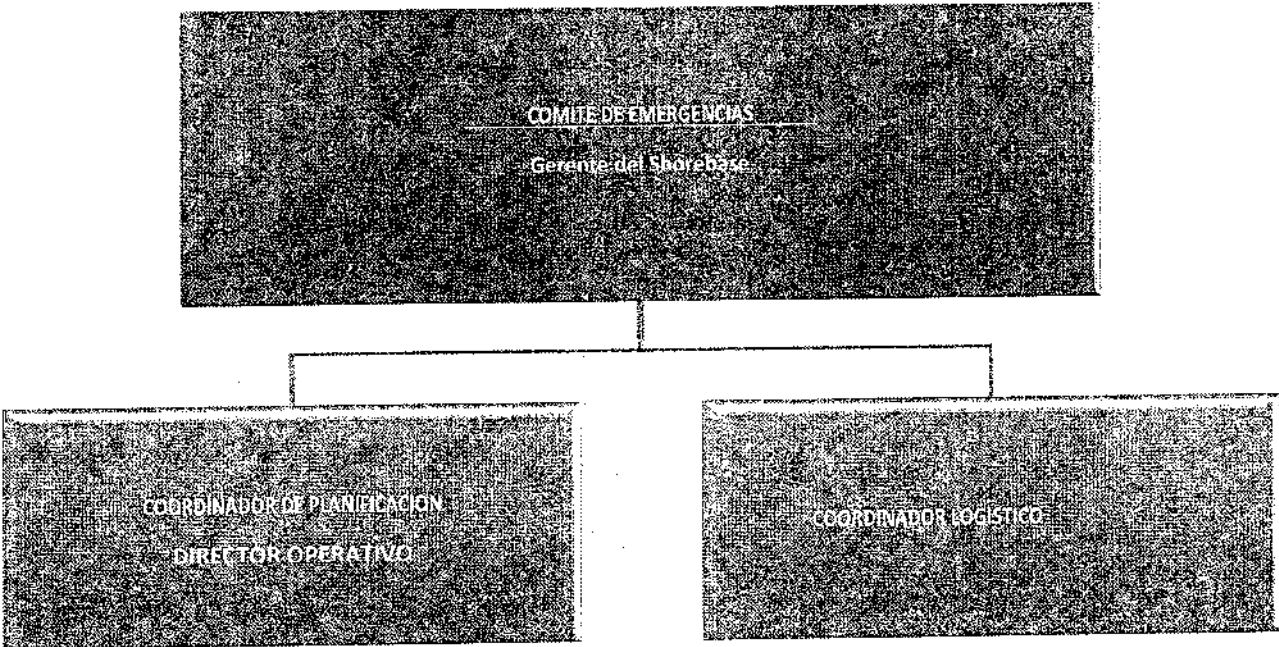
5.30.1.15.2.2. Nivel 2: Emergencia que requiere de la intervención de varias áreas – Activación del Sistema de Comando de Incidentes General.

5.30.1.15.2.3. Nivel 1: Emergencia controlables con los recursos del área afectada - Equipo De Intervención Rápida (Primer respondedor).

5.30.1.15.3. Por lo expuesto anteriormente nos permitimos fijar las funciones de cada uno de los actores dentro del sistema comando de incidentes General de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S en un antes, un durante y un después de la emergencia, de la siguiente manera;

NIVEL	RESPONSABLE
ESTRATEGICO	COMITÉ DE EMERGENCIAS
TACTICO	COORDINADORES DE ESCENA
OPERATIVO	BRIGADISTA
	GUIA DE EVACUACION
	GRUPOS DE APOYO

ESTRUCTURA NIVELES ESTRATEGICO - TACTICO



“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Lista de contacto de Integrantes del Sistema Comando de Incidente

Nombres y Apellidos	Cargo en el SCI	Teléfonos
Mauricio Montoya	Director de Operaciones	311-253-7792
Humberto Bozzi	Gerente del Shorebase	310-3137027
Liliana Centanaro	Director HSEQ	311-6609331

5.30.1.16. NIVEL ESTRATEGICO

5.30.1.16.1. Funciones de Sistema Comando de Incidentes General.

COMITÉ DE EMERGENCIAS		
ANTES DE LA EMERGENCIA	DURANTE LA EMERGENCIA	DESPUÉS DE LA EMERGENCIA
Aprobación del Plan de Emergencia.	Dirigir emergencias de segundo nivel	Emitir comunicados oficiales de prensa.
Aprobación de procedimientos.	Nombrar como coordinador general de la emergencia un miembro del comité	Dirigir actividades de recuperación, y reacondicionamiento de la operación.
Aprobación de presupuesto para emergencias	Mantener contacto con organismos gubernamentales y de socorro.	Participar en la evaluación de la emergencia.
Aprobación del Plan anual de Simulacros.	Toma de decisiones especiales	
Aprobación del Plan de entrenamiento para emergencias	Gestión de recursos externos	
Participar en las reuniones del Comité de Emergencias	Emisión de Comunicados oficiales de prensa.	
Participar en las reuniones del Comité de Emergencias		

5.30.1.16.2. Puesto de Mando: El puesto de mando es el lugar donde se establece el comando de incidentes, por lo tanto el espacio deberá estar dotado con todos los equipos tecnológicos necesarios que faciliten para una mejor toma de decisiones. La sala de junta del 2 piso del edificio administrativo es el asignado de forma preliminar como puesto de mando, sin embargo el comandante de incidente decidirá si se modifica o no el puesto de mando.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.30.1.17. NIVEL TACTICO

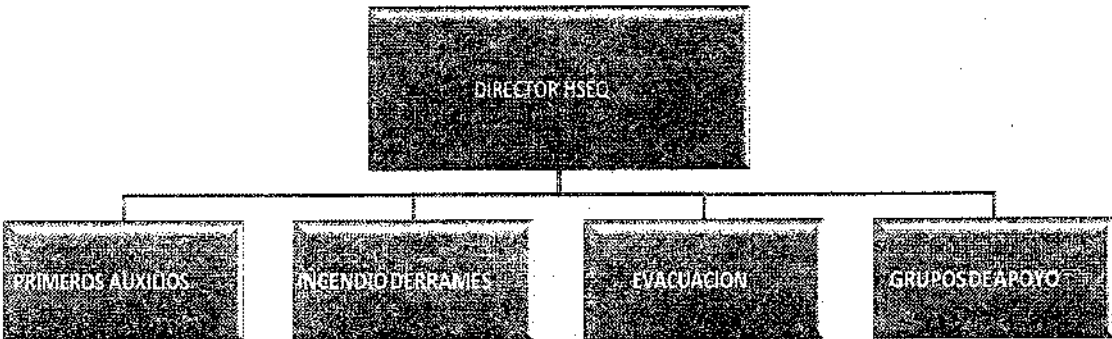
- 5.30.1.17.1.** Funciones del Comandante del Comité de Incidentes: Asumirá el control y manejo de las comunicaciones dentro de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S (En forma específica la operación central del comando). Esta debe ser una persona la cual debe estar lo suficientemente capacitada en el control y manejo de emergencias. El director de emergencias y su suplente deben estar disponibles las 24 horas del día, siendo fácil su localización.
- 5.30.1.17.2.** De acuerdo con la magnitud de la emergencia recibe la alarma o la comunicación y activa el plan de emergencias; si la alarma es comunicada por una persona, indagará con el coordinador de brigada sobre el tipo y características de la emergencia.
- 5.30.1.17.3.** Establece comunicación permanente con los coordinadores de emergencia o con sus suplentes.
- 5.30.1.17.4.** Está atento a las indicaciones sobre acciones y requerimientos del coordinador de brigada y los coordinadores de emergencia, coordinando y apoyando las labores de control.
- 5.30.1.17.5.** Coordina con la dirección del Plan, las decisiones y acciones extraordinarias no contempladas en el pre planeamiento para el efectivo control de la emergencia.
- 5.30.1.17.6.** Funciones del Coordinador de Planificación: El coordinador de Planificación será el encargado de activar y mantener la brigada de emergencia de la Empresa.
- 5.30.1.17.7.** Estará disponible para atender algún caso de emergencia.
- 5.30.1.17.8.** Se hará cargo de la Emergencia en caso de no estar presente el Comandante del incidente.
- 5.30.1.17.9.** Clasifica la emergencia, la notifica y comunica al director de emergencia.
- 5.30.1.17.10.** En orden de prioridad evalúa y comunica las necesidades de: Evacuación, Intervención del grupo de apoyo interno, Intervención de equipos de socorro y rescate exteriores (Bomberos, Cruz Roja, Defensa Civil); Vuelta a la normalidad.
- 5.30.1.17.11.** En situaciones de no emergencia planifica, promueve y coordina programas de capacitación, entrenamiento y dotación del grupo de emergencia, asumiendo la función de jefe de Brigada, de acuerdo con las necesidades que está presente.
- 5.30.1.17.12.** Velará porque los sistemas contra Incendio siempre estén disponibles y en perfecto estado, además, determinará con el Director de Emergencia el nivel de protección con que debe contar la Empresa en caso de riesgo de incendio.
- 5.30.1.17.13.** Funciones del Coordinador Logístico. Será la persona encargada de asumir la coordinación y manejo de los medios de comunicación (Prensa, Radio y Televisión), en el evento de una emergencia, para garantizar la difusión de la información veraz sobre los hechos y neutralizando especulaciones periodísticas que puedan afectar la imagen y funcionamiento de la Empresa u obstaculicen las operaciones de control de la emergencia interfiriendo o difundiendo falsas alarmas y creando pánico. Esta persona estará en contacto permanente con el Comandante del incidente, con el objeto de definir la información que será transmitida a la prensa.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

- 5.30.1.17.14. Será el único vocero de las Empresa, autorizado para suministrar información de los hechos a los medios de comunicación pública.
- 5.30.1.17.15. Será la encargada del mantenimiento locativo de las instalaciones en coordinación con el grupo de Apoyo para garantizar el normal desempeño de las actividades. Funciones específica:
- 5.30.1.17.16. Antes de las emergencias y durante las mismas apoyará las labores de los grupos operativos y al Coordinador de Brigada en la evaluación de daños y suministro de recursos logísticos en caso de ser necesarios.
- 5.30.1.17.17. Coordinara la intervención y apoyo de los grupos externos como, Cruz Roja, bomberos, Policía, Defensa Civil y todos aquellos organismos externos que se hagan presentes.

5.30.1.18. NIVEL OPERATIVO

ESTRUCTURA NIVEL OPERATIVO



Lista de contacto de Integrantes Nivel Operativo

Nombres y Apellidos	Cargo en el SCI	Teléfonos
Luis Felipe Berdugo Hoy	Jefe de Brigada	3015670994
Inspectores HSE	Inspectores HSE	
Tajadores y estibadores	Tajadores y estibadores	

- 5.30.1.19. Brigadas de Emergencias Es el grupo de empleados capacitados y entrenados para prevenir y controlar los eventos que pueden generar pérdidas económicas y Humanas a la compañía, este grupo debe cumplir con los siguientes requisitos: Aprobación de Recursos Humanos, Aprobación del jefe inmediato.
- 5.30.1.20. Además debe contar con las siguientes características: Liderazgo, Permanencia en el área , Disponibilidad para abandonar su puesto de trabajo, Disposición voluntaria, Capacidad para el trabajo de equipo, Buen estado de salud – Salud ocupacional dará el visto bueno.
- 5.30.1.21. Para efectos del funcionamiento coordinado de la brigada de emergencias, se ha conformado de la siguiente manera: Entre las funciones de la Brigada de Emergencias de la empresa, se encuentran las siguientes:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.30.1.22. Realizar inspecciones periódicas y planificadas de todas las áreas, instalaciones y equipos para detectar riesgos de incendio, de accidentes o de algún otro tipo de emergencias.
- 5.30.1.23. Efectuar en las instalaciones los análisis de vulnerabilidad hacia las emergencias.
- 5.30.1.24. Realizar el diseño y actualización de los planes de prevención y atención de emergencias, mínimo cada año.
- 5.30.1.25. Redactar, revisar y difundir los planes de prevención y atención de emergencias. Estos planes contarán con el visto bueno del Comité de Emergencias.
- 5.30.1.26. Mantener el equipo de la Brigada en óptimas condiciones de funcionamiento.
- 5.30.1.27. Velar por la adecuada conservación y mantenimiento de los equipos de control de incendios.
- 5.30.1.28. Guías de evacuación Son todas aquellas personas a las cuales se les han asignado las labores de coordinar la Ejecución del procedimiento de evacuación de un área en particular. Al igual que el Director de Emergencias, los Líderes de evacuación deberían tener su suplente para garantizar la ejecución del plan en todo momento. La designación de los coordinadores de evacuación se hará teniendo en cuenta los siguientes aspectos:
- 5.30.1.29. Permanencia en la empresa
- 5.30.1.30. Características de líder
- 5.30.1.31. El área a cubrir la debe recorrer en máximo 60 segundo
- 5.30.1.32. El grupo máximo de personas o dirigir es de 30
- 5.30.1.33. Reconocimiento como coordinador de evacuaciones por parte del jefe inmediato y
- 5.30.1.34. de sus compañeros de área.
- 5.30.1.35. Entre las funciones generales de los guías de evacuación las siguientes: Realizar pruebas periódicas de las alarmas y socialización del código de alarma general, Socialización de los procedimientos de evacuación y activación del Plan, Velar por la Señalización de rutas de evacuación y puntos de encuentro.

BRIGADA DE EMERGENCIA		
ANTES DE LA EMERGENCIA	DURANTE LA EMERGENCIA	DESPUÉS DE LA EMERGENCIA
Participar en el plan de entrenamiento de líderes.	Desplazarse hasta el sitio de la emergencia.	Al regresar a su área evaluar las condiciones de seguridad y reportarlas
Participar en simulacros	Atención de heridos.	Participar en la evaluación del evento.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

Reporte de condiciones especiales.	Control de incendios	Verificación del estado final de los equipos de emergencia.
Inspección periódica de equipos de emergencia.	Rescate de víctimas	
	Control operativo de la Emergencia.	
	Reportar novedades al coordinador en la escena.	
GUIAS DE EVACUACIÓN		
ANTES DE LA EMERGENCIA	DURANTE LA EMERGENCIA	DESPUÉS DE LA EMERGENCIA
Participar en capacitaciones y simulacros	Suspender lo que está haciendo	Al regresar a su área evaluar las condiciones de seguridad y reportarlas
Inspección mensual de vías de evacuación.	Colocarse su distintivo.	Participar en la evaluación del evento.
Verificación diaria de ocupantes y condiciones especiales.	Dar instrucciones a las personas para iniciar la evacuación de su área	
	Guiar los ocupantes hacia el punto de encuentro.	
	Verificación de listados y conteo de las personas en el punto de encuentro.	
	Mantener al grupo junto hasta recibir otra orden.	

5.30.1.36. Grupos de apoyo

5.30.1.37. Su misión consiste en apoyar en caso de la ocurrencia de una emergencia. Asegurar el área y dar una respuesta inicial si cuenta con el entrenamiento y recurso como primera respuesta para hacerlo, como también las siguientes actividades:

5.30.1.38. Salvaguardar las propiedades de la empresa.

5.30.1.39. Solicitar la asistencia de los grupos de ayuda externa, previa verificación y autorización del Comando de incidentes.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

- 5.30.1.40. Evitar el ingreso de medios de comunicación y evitar dar declaraciones sobre la ocurrencia o desarrollo de la emergencia.
- 5.30.1.41. Comunicar a los integrantes del comando de incidente general y al comandante de incidentes las novedades que se presenten fuera del horario normal de trabajo.
- 5.30.1.42. Prestar servicio de apoyo en el control de cualquier emergencia tecnológica.
- 5.30.1.43. Limitar la salida del personal de la instalación portuaria en caso de emergencia, sin autorización del comandante de incidente.
- 5.30.1.44. Informar al comandante de incidentes y/o al líder de maniobra cualquier anomalía en el proceso o instalaciones.
- 5.30.1.45. Plan de formación nivel operativo A continuación se muestra el plan de capacitación que sigue el personal de brigadistas de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S el cual es desarrollado con la ayuda de recursos asignados por la ARL.
- 5.30.1.46. Las capacitaciones del personal son consignadas en los formatos establecidos por la organización para tal fin.

PLAN DE FORMACION COTRAINCENTIDIO		
PRIMEROS AUXILIOS		EVACUACION DERRAMES
Valoración del Paciente		Prioridades en emergencia
		ganeles
		Evacuación de edificaciones
Tratamiento de Heridas,	Comportamiento del fuego	
		Manejo de derrames
Hemorragias y quemaduras	Clases de fuegos	
		Criterios de evacuación por tipo de amenaza.
Manejo de lesiones en huesos articulaciones y músculos	Tipos de extintores	
	Uso de extintores portátiles	Procedimientos para Guías de Evacuación.
Reanimación Cardio Pulmonar RCP.		
	Uso de sistemas supresores de incendio	Rutas de evacuación.
Inmovilización		
	Manejo básico de gabinetes de incendio	Alarmas.
Transporte manual y con camillas.		

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

Intoxicaciones		Ejercicios

- 5.30.1.47. Para garantizar la comprensión y funcionamiento de este plan, así como para detectar posibles fallas en el mismo, deberá enseñarse y practicarse periódicamente, teniendo en cuenta que los simulacros son ejercicios que buscan medir la capacidad de respuesta de la organización, como herramienta diagnóstica que permita tomar medidas correctivas antes de la ocurrencia de eventos reales.
- 5.30.1.48. Las prácticas se deben enfocar hacia los siguientes aspectos:
- 5.30.1.49. Reconocimiento de la señal de alarma por parte del personal.
- 5.30.1.50. Utilización de las rutas de evacuación establecidas.
- 5.30.1.51. Ubicación del punto de reunión establecido.
- 5.30.1.52. La frecuencia con que se realicen las prácticas del plan de evacuación se establece teniendo en cuenta:
- 5.30.1.53. Debe realizarse un simulacro general de las instalaciones, una (1) vez al año y con la participación de los grupos externos (si es posible) cada tres (3) años.
- 5.30.1.54. Toda persona que se vincule a la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S deberá ser instruida y entrenada en los procedimientos de emergencia. Sin NINGUNA EXCEPCIÓN las sesiones de instrucción y los simulacros de evacuación, son de OBLIGATORIA participación para todos los funcionarios y empleados que laboren en las instalaciones de la empresa.
- 5.30.1.55. Los simulacros son evaluados utilizando el formato HSEQ- F- 60
- 5.30.1.56. CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD PARA REALIZACION DE SIMULACROS
- 5.30.1.57. Debido a que los simulacros de evacuación requieren la participación de todos los trabajadores de la empresa, en su realización se deben tomar todas las precauciones que se consideren necesarias, como: Establecer vigilancia en los sitios estratégicos dentro y fuera de las instalaciones, para evitar robos y pérdidas de objetos de valor, Dar aviso previo a las edificaciones y sitios vecinos a las instalaciones o áreas, Proveer ayudas a las personas con algún tipo de impedimento, Los sitios con visitantes, como oficinas, almacén, etc.; deben ser notificados, antes y durante el ejercicio, de la naturaleza de la práctica, Debe darse aviso a las autoridades competentes de la zona, de ser necesario
- 5.30.1.58. ACTIVACION Y NOTIFICACION DE EMERGENCIAS, Para garantizar que la calidad y el tipo de la respuesta del Plan de respuesta a emergencias sean adecuados a la Gravedad y características de la situación, se establecen los siguientes niveles de emergencias:
- 5.30.1.59. Emergencia Grado 1: Aquellas que no requieren suspender las actividades normales y para su control no se necesita la intervención total de las funciones del SCI o Equipos

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

de intervención rápida, las cuales se activarán discrecionalmente a solicitud del Jefe de Brigada (EIR). Se atiende con los medios y recursos propios de cada instalación.

- 5.30.1.60. Emergencia Grado 2: Aquellas emergencias que por sus características requieren suspender las actividades realizadas en la instalación afectada, pero no necesita en forma inmediata la activación de todas las funciones de emergencia, las cuales se activarán discrecionalmente a criterio del Comandante del Incidente. Se atiende con los recursos de las demás instalaciones.
- 5.30.1.61. Emergencia Grado 3: Aquellas que por sus características, magnitud e implicaciones, a criterio del Coordinador General de Emergencias, requieren tanto de la suspensión de las actividades en toda la instalación, como de la intervención inmediata, masiva y total de todas las funciones de emergencia, incluyendo sus directivos. Esta emergencia requiere la notificación externa a los organismos de socorro
- 5.30.1.62. Detección y Comunicación de la Emergencia
- 5.30.1.63. La persona que detecte cualquier tipo de emergencia dentro de las instalaciones de la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S, se comunicará conservando la calma a Control del acceso a través del sistema de comunicaciones sea vía radioteléfono Canal 10 o por Celular 310-2313256 o a través de la línea telefónica 672 3600 extensión 1231 describiendo en forma clara y teniendo en cuenta los siguientes parámetros:
- 5.30.1.64. Área o lugar en donde se origina la emergencia.
- 5.30.1.65. Tipo de emergencia.
- 5.30.1.66. Número de personas en peligro y características.
- 5.30.1.67. Características de las lesiones o escena.
- 5.30.1.68. Solicitud de Recursos especiales, si es necesario y los conoce.
- 5.30.1.69. Después de remitida la información, el trabajador quedará en espera de la ayuda o si tiene la capacitación necesaria el controlará la emergencia con los medios disponibles a su alcance y el nivel de entrenamiento recibido.
- 5.30.1.70. Nota: Si la persona que detecta la emergencia no ha recibido entrenamiento avanzado para el control de las emergencias, su actividad se limitará a reportar y describir lo mejor posible la situación de riesgo así como también de evitar lesiones o daños mayores y el acceso de personal no autorizado.
- 5.30.1.71. Activación Cadena de Socorro
- 5.30.1.72. Para el control de la situación y asistencia inmediata, el encargado del Control de acceso procede ubicar la emergencia en las cámaras de seguridad y a comunicar la calamidad a través de los sistemas de Radio, extensiones telefónicas, celular y alarma de emergencia a los integrantes del Equipo de intervención rápida disponibles, los cuales consultaran con el Líder de maniobra (coordinador Logístico) las actividades a desarrollar para el control de la emergencia, como también deberá apoyar la decisión en conjunto con el comandante de incidentes de emergencias la necesidad de evacuar totalmente o no el edificio administrativo según la magnitud de la emergencia.
- 5.30.1.73. Respuesta del grupo de Brigada

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.30.1.74. Escuchada la solicitud de apoyo por el sistema de comunicaciones o alarma, los integrantes del equipo de intervención rápida se dirigen de inmediato al lugar de reunión inicial (Si es en áreas de almacenamiento y bodega; se reunirán en la Carpa de operaciones, Pero si es en patios de precarga y/o muelle se reunirán en la garita de acceso principal a la base) y luego se dirigen de manera coordinada al lugar de la emergencia, el situ hacen una "evaluación inicial de la emergencia" determinando si es controlable con recursos propios o es necesario solicitar apoyo externo. De no ser posible el control con los recursos propios se hace la notificación al jefe de brigadas para que este convoque al personal del comité de emergencias. En caso de poder controlarse con recursos propios el jefe de brigada dará las órdenes y recomendaciones respectivas para el control de la emergencia según el entrenamiento recibido y nivel de experiencia. En caso contrario el Comité de emergencias de acuerdo a la magnitud de la emergencia se encargará de realizar la notificación externa a los grupos de socorro requeridos, manejará el proceso de notificación externa a organismos de seguridad, se hará la notificación a hospitales, clínicas y ambulancias según requerimiento. A continuación, se muestra un directorio con los contactos y teléfonos de personas o instituciones claves para atender emergencias de segundo y tercer nivel.

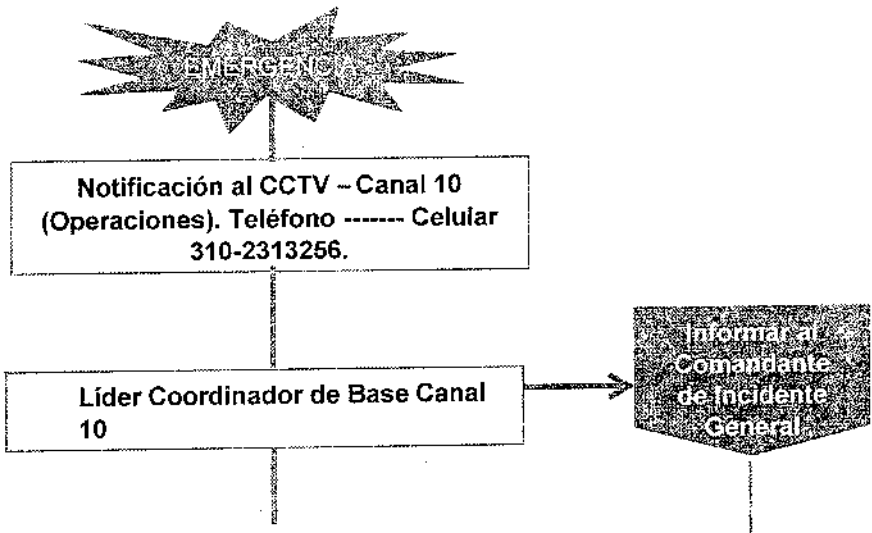
DIRECTORIO DE EMERGENCIAS	
ORGANISMO SEGURIDAD Y EMERGENCIAS	TELEFONO
Línea Única de Emergencia	123
Asistencia Colpatria	018000514045/46
	3153356333
Bomberos	119-6630135
Cruz Roja	132
Centro regulador de urgencias (AMBULANCIA)	125
Defensa Civil	6602288 -66816522
Centro Toxicológico cisproquin	018000916012
Policía	112/ 6609123
Capitanía de puerto	146
Guarda Costa	6550316
DAS	153/ 6666444
SIJIN	6608065
Fiscalía	122
GAULA	165

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

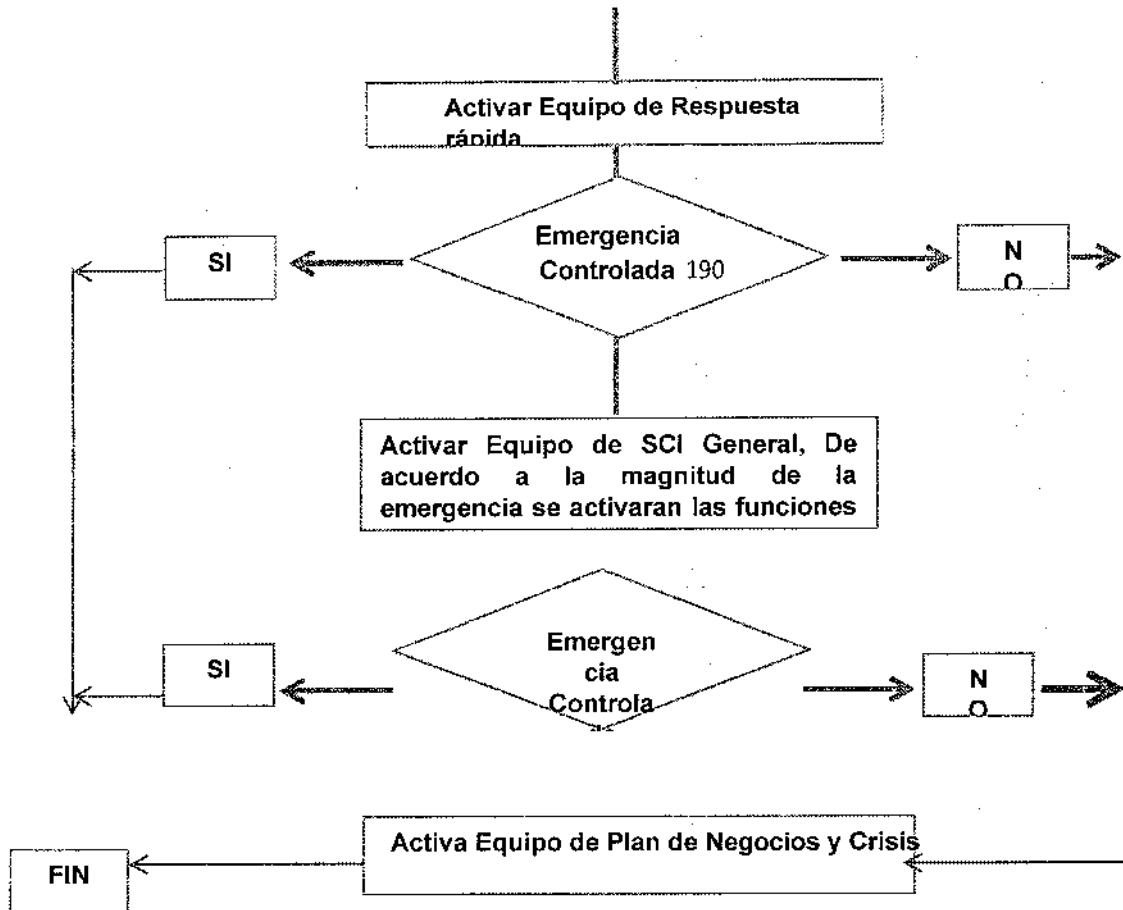
Secretaría de Transito	127/ 6625586-6629500
CARDIQUE	6694062/ 6694059
ORGANISMO EMERGENCIA CLINICAS DE III NIVEL	TELEFONO
Clínica Madre Bernarda	6531744
Clínica Blas de lezo	6632604
Clínica San Juan de Dios	6675090
Clínica AMI S.A.	6562748

DAÑOS SERVICIOS PÚBLICOS	TELEFONO
Gas Natural	164
Acueducto	116
Energía	115

- 5.30.1.75. Atención de la emergencia
El jefe de Brigada se apoyará del grupo de brigadistas para desarrollar las acciones de primeros auxilios, rescate y control de incendios.
- 5.30.1.76. Los guías de evacuación llevarán a todo el personal (trabajadores, contratistas y visitantes) hasta los puntos de encuentro, seguirá el procedimiento de evacuación y esperará instrucciones del coordinador de la emergencia.
- 5.30.1.77. En las emergencias de segundo nivel, el apoyo externo será canalizado a través del Comité de emergencias, y el coordinador en la escena asignará las funciones.



"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"



5.30.1.78. PLAN DE EVACUACION

5.30.1.78.1. El plan de evacuación es el conjunto de actividades y procedimientos tendientes a garantizar que los ocupantes puedan desalojar o protegerse según sea el caso, de una manera rápida y organizada. Entre los objetivos del plan están:

5.30.1.78.2. Establecer los procedimientos a seguir en caso de emergencia que garanticen la salida oportuna y segura del personal.

5.30.1.78.3. Definir el sistema de alarma a utilizar y el significado de dicha señal, para una oportuna reacción por parte de todos los trabajadores.

5.30.1.78.4. Establecer las rutas de evacuación, así como el punto de reunión y conteo del personal.

5.30.1.78.5. Garantizar la rápida identificación de las rutas y salidas de emergencia mediante una adecuada señalización de las mismas.

5.30.1.78.6. Dentro de las actividades de este plan se encuentran:

5.30.1.78.7. Prueba y socialización de alarma general.

5.30.1.78.8. Socialización de los procedimientos de evacuación.

5.30.1.78.9. Activación del Plan.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.30.1.78.10. Instalación, prueba y socialización de alarmas de evacuación por área.

5.30.1.78.11. Señalización de rutas de evacuación y puntos de encuentro.

5.30.1.78.12. Selección y entrenamiento de guías de evacuación

5.30.1.78.13. Socialización de los procedimientos de evacuación.

5.30.1.78.14. Planeación, ejecución y evaluación de simulacros de evacuación generales y por área.

5.30.1.79. SISTEMAS DE ALARMAS La alarma de evacuación es la señal que permite dar a conocer a todo el personal, en forma simultánea, la necesidad de evacuar un lugar ante una amenaza determinada; el Coordinador de Emergencia o el Jefe de Brigada es la persona encargada de autorizar la evacuación. De acuerdo a lo visto en el capítulo 2.4 el código de alarmas es como se muestra a continuación:

5.30.1.79.1. Sonido Tipo Bombero = EMERGENCIA GENERAL

5.30.1.79.2. Sonido Tipo Melodía = ALARMA DE NORMALIDAD

5.30.1.79.3. Una vez la Alarma de Emergencia General suene el coordinador de Brigadas deberá dar aviso al personal de la compañía y dependiendo del grado de la emergencia se deberá evacuar a los puntos de encuentro establecidos, una vez haya finalizada la emergencia sonará la alarma de normalidad para que el personal retorne nuevamente a sus labores.

5.30.1.80. PROCEDIMIENTO PARA EVACUACION

5.30.1.80.1. ANTES DE LA EMERGENCIA SE DEBE: Verificación diaria de ocupantes en su área y condiciones especiales, Identificación de ocupantes críticos, Chequeo periódico de rutas de evacuación, Charlas trimestrales de seguridad.

5.30.1.80.2. DURANTE LA EMERGENCIA SE DEBE TENER: Control del grupo, preparar la salida. Verificación de personas a evacuar mediante conteo y revisión del área, Impedir que alguien se regrese, Mantener al grupo calmado, evitar el pánico, Brindar ayuda a quien lo requiera, asignar acompañantes, Dirigir a las personas hacia las salidas, alternas y puntos de encuentro.

5.30.1.80.3. EN EL PUNTO DE ENCUENTRO : Mantener el grupo unido, Verifica, personas evacuadas, mediante listado y conteo, Reportar novedades al supervisor del área y al líder de emergencia

5.30.1.80.4. AL REGRESAR AL SITIO DE TRABAJO: Hacer chequeo de riesgos y condiciones especiales, Reportar novedades al supervisor del área

5.30.1.80.5. Como puntos de encuentro se han definido los siguientes: Afuera de la garita principal, Al lado de la Bodega de almacenamiento Y Muelle

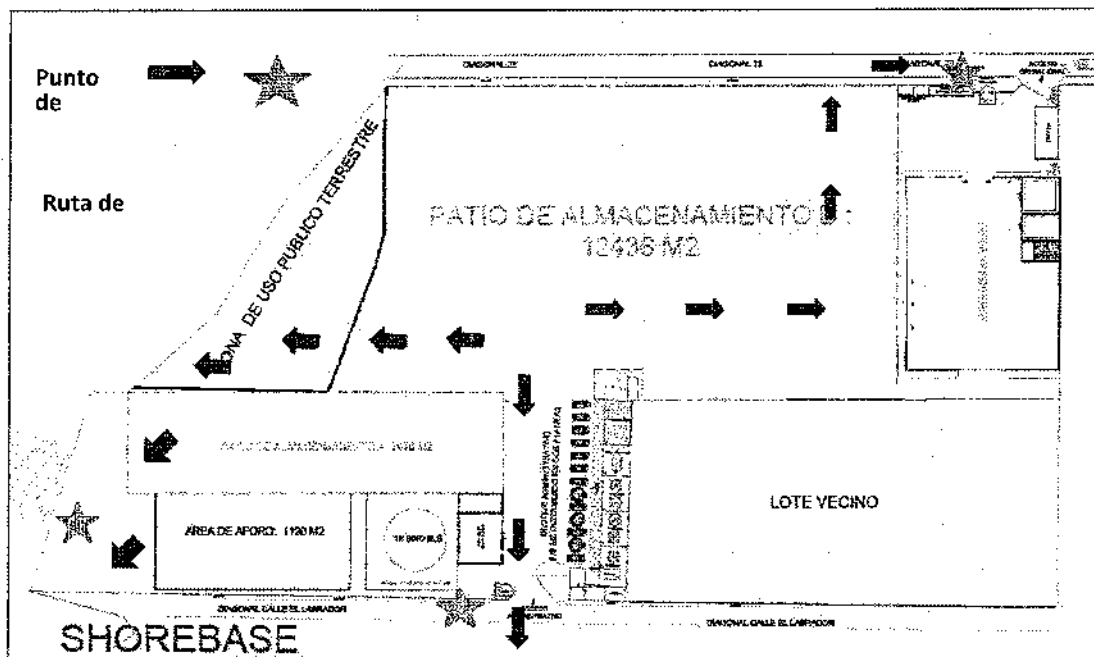
5.30.1.80.6. En caso de que la emergencia deje heridos por su magnitud o durante la evacuación se presente algún lesionado, debe ser atendido por la brigada de primeros auxilios y debe ser trasladado al sitio de reunión final y, de ser necesario, el Director de Brigada de Emergencia ordenará su traslado a las entidades asistenciales establecidas por el Plan de Emergencia para que sean atendidos adecuadamente.

5.30.1.81. CONSIDERACIONES ESPECIALES

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.30.1.81.1. En caso de incendio. Cuando se presente un conato de incendio, se hará una evacuación total de la oficina. Esta incluirá el área afectada y las próximas, de ser necesario. Cuando se trate de un incendio declarado, se hará una evacuación total de las instalaciones y del piso de la oficina
- 5.30.1.81.2. Si queda atrapado por fuego o humo Enciérrese en una oficina o cuarto, del nivel más bajo posible con una ventana al exterior. Con ropa o telas preferiblemente húmedas tape cualquier entrada de humo (rendijas, ductos de ventilación etc.) Coloque en la ventana, una prenda de color vistoso, esta es una señal que indica que allí hay personas atrapadas, No abra o rompa ventanas hasta que el rescate sea inminente.
- 5.30.1.81.3. En caso de Atentados, Amenaza o Explosión.
- 5.30.1.81.4. Dentro de estas situaciones se considerarán los siguientes casos:
- 5.30.1.81.4.1. Amenaza o posibilidad de explosión. En caso de conocer la ubicación, se deberá evacuar inicialmente el área y lugares adyacentes. En caso de desconocer la ubicación, se evacuará totalmente la edificación.
- 5.30.1.81.4.2. Explosión repentina. Una vez ocurra una explosión dentro de las instalaciones o en las edificaciones vecinas, se efectuará una evacuación total mientras se realiza una inspección general.
- 5.30.1.81.4.3. En caso de movimientos sísmicos. En este caso debe tenerse en cuenta que nunca se evacuará durante el sismo. Solamente se hará una evacuación total de la edificación si, después de pasado el movimiento sísmico, se cree pudo haber producido daños a la estructura. Esta decisión la tiene el comité de emergencias y las entidades de socorro.

RUTAS Y PLANOS DE EVACUACION



"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.30.1.81.5. MEDIDAS PARA LA PROTECCION DE BIENES Debido a la actividad desarrollada por la empresa es de suma importancia que se tenga establecido un procedimiento tendiente a la rápida protección de documentos, títulos valores, dinero, información, CD'S o cualquier otro elemento de alto interés para la IP SHOREBASE GRUPO COREMAR de RETRAMAR S.A.S, el cual debe ser plenamente conocido. El procedimiento a seguir por este personal es el siguiente:

- 5.30.1.81.5.1. Definir específicamente (por cargo o puesto de trabajo) cuáles documentos deben ser protegidos en caso de una evacuación.
- 5.30.1.81.5.2. Establecer el sitio donde serán guardados. Se debe tener en cuenta que por seguridad deben quedar bajo llave y este lugar será de material ignífugo o retardante del fuego.
- 5.30.1.81.5.3. En el momento en que suene la alarma y se inicie el proceso de preparación para la salida, se debe proceder a colocar los documentos a proteger en el lugar destinado ser llevados por la persona responsable.
- 5.30.1.81.5.4. DETERMINACION DE CESE DEL PELIGRO El Director de Emergencias o Jefe de Brigada junto con los organismos de socorro, determinará cuándo ha sido controlada la situación y evaluarán si es seguro que el personal ingrese nuevamente a las instalaciones, o por el contrario, deba permanecer fuera de ellas.
- 5.30.1.81.5.5. REESTABLECIMIENTO DE ACTIVIDADES. En caso de que no haya riesgo de reingresar a las instalaciones, el coordinador de emergencias lo comunica al personal por medio del altavoz o en forma directa dando las recomendaciones que sean necesarias para cada caso.
- 5.30.1.81.5.6. REPORTE DE RESULTADOS. Informe de Simulacro, Informe de Respuesta a Emergencias
- 5.30.1.81.5.7. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. y los Operadores Portuarios, deben informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación. En este caso se coordinará los correctivos del caso con las dos entidades.
- 5.30.1.81.5.8. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de Informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transportes y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
- 5.30.1.81.5.9. Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio; Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., previa consulta con la Autoridad Portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
- 5.30.1.81.5.10. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente.

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

5.30.1.81.5.12. Protocolo de los planes de contingencias tanto por derrame de gránulos líquidos y sólidos y caídas de cargas generales manejadas, como por accidentes o desastres naturales, los cuales deben estar acordes con el Plan Nacional de Contingencias, ante una posible Emergencia en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII).

5.30.1.81.5.13. Plan de Contingencia para el cargue/descargue de barcos: En caso de llegarse a presentarse alguna novedad o avería en la grúa de la Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. que está atendiendo la operación de cargue/descargue de una embarcación y si en un lapso de 12 horas el área de mantenimiento no tiene un diagnóstico ni deja operativo el equipo, el terminal portuario COREMAR SHORE BASE S.A. deberá traer por su cuenta un equipo con capacidades similares y con las debidas certificaciones que continúe la operación, ahora bien, si el barco en operación tiene sus propias grúas se coordinará unos wincheros para seguir con el cargue/descargue del mismo.

5.30.2. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)

5.30.2.1. Plan de Manejo de Derrame de Hidrocarburo y/o sustancias nocivas líquidas. En caso de algún derrame se activa el plan de acuerdo a las Normas de Seguridad Industrial de este reglamento de operaciones. Dentro de los lineamientos en caso de algún derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas, enunciamos el procedimiento:

5.30.2.2. Se debe mantener la calma en el área del evento.

5.30.2.3. Suspender inmediatamente las actividades que desarrolla y asegure el equipo que esté utilizando (dejar apagado y asegurado).

5.30.2.4. La persona que detecta la fuga o derrame, debe dar aviso inmediato al coordinador de operaciones y al líder de HSE.

5.30.2.5. Si está capacitado y conoce la sustancia química implicada, proceda a contener el derrame, utilizando el kit anti derrame.

5.30.2.6. Acordonar el área con barreras, de lo contrario, aléjese del área, y espere la llegada de los grupos de apoyo y siga sus instrucciones.

5.30.2.7. Notificar por medio de llamada al responsable del uso de la sustancia química para que haga presencia en el área.

5.30.2.8. Identifique la hoja de seguridad de la sustancia química y revise las recomendaciones contempladas en dicha hoja.

5.30.2.9. Si el derrame se sale control, se activará las diferentes escalas de comunicaciones divulgadas y publicadas en la base.

5.30.2.10. Si existen víctimas y usted NO TIENE entrenamiento en primeros auxilios, acompañe a la víctima mientras llegan los grupos de apoyo.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.30.2.11. Evite la exposición a dicha sustancia, aléjese y no permita que personas no autorizadas se acerquen al sitio del derrame.

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

5.30.3.1. Al oír la alarma, cada persona se debe dirigir a la posición de emergencia o punto de reunión según lo establecido en el plan de emergencias. Aislar el área comprometida, cerrar accesos al establecimiento. El responsable debe informar sobre el siniestro a fin de tomar las precauciones del caso, si es que no se pueda contrarrestar la emergencia. Una de las brigadas debe asistir la emergencia o incendio en caso de haberse presentado directamente con la ayuda de extintores, arena, una segunda brigada se encarga de observar situaciones riesgosas, alejar elementos inflamables, cortar el fluido eléctrico, restringir el ingreso de personas y apoyar a la brigada uno. Una tercera brigada prepara el botiquín de primeros auxilios necesarios para la atención de los heridos. Después de extinguido el incendio el Encargado de Seguridad debe realizar una inspección de la zona para averiguar las causas del siniestro. En caso no se pueda combatir la emergencia por ser de magnitud incontrolable, se debe pedir ayuda y desalojar el área inmediatamente.

5.30.3.2. Fuga de gas natural a la atmósfera sin incendio: Si esto sucede a la intemperie, el gas natural se disipa fácilmente en las capas superiores de la atmósfera; contrariamente, cuando queda atrapado en la parte inferior de techos se forman mezclas explosivas con gran potencial para explotar, y explotarán violentamente al encontrar una fuente de ignición.

5.30.3.3. Incendio de una fuga de gas natural:

5.30.3.4. Active el Plan de Emergencia según la magnitud del evento.

5.30.3.5. Aún sin incendio, asegúrese que el personal utilice el equipo de protección necesario.

5.30.3.6. En caso de que la fuga se esté presentado en el equipo en tierra, bloquee las válvulas que alimentan la fuga mediante la activación de los pulsadores de emergencia y/o interruptores de corte general, luego proceda con los movimientos operacionales de ataque a la emergencia mientras enfría con agua las superficies expuestas al calor, ya que el fuego, incidiendo sobre tuberías y equipos provoca daños catastróficos.

5.30.3.7. Fuga en espacios abiertos:

5.30.3.8. Proceda a bloquear las válvulas que alimentan la fuga. 5.30.3.1.8.El gas natural se disipará fácilmente.

5.30.3.9. Tenga presente la dirección del viento. 5.30.3.1.10.Fuga en espacios cerrados:

5.30.3.10. Elimine precavidamente las fuentes de ignición y prevenga venteos paraexpulsar las probables fugas que pudieran quedar atrapadas.

5.30.3.11. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., no tiene instalaciones adaptadas para recibir, atender embarcaciones cargadas con GNL, así como tampoco para manipular dicha carga.

5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos

5.30.4.1. Plan de Manejo de Derrame de Hidrocarburo y/o sustancias nocivas líquidas. En caso de algún derrame se activa el plan de acuerdo a las Normas de Seguridad Industrial

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

de este reglamento de operaciones. Dentro de los lineamientos en acaso de algún derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas, enunciamos el procedimiento:

- 5.30.4.2. Se debe mantener la calma en el área del evento.
- 5.30.4.3. Suspender inmediatamente las actividades que desarrolla y asegure el equipo que esté utilizando (dejar apagado y asegurado)
- 5.30.4.4. La persona que detecta la fuga o derrame, debe dar aviso inmediato al coordinador de operaciones y al líder de HSE.
- 5.30.4.5. Si está capacitado y conoce la sustancia química implicada, proceda a contener el derrame, utilizando el kit anti derrame.
- 5.30.4.6. Acordonar el área con barreras, de lo contrario, aléjese del área, y espere la llegada de los grupos de apoyo y siga sus instrucciones.
- 5.30.4.7. Notificar por medio de llamada al responsable del uso de la sustancia química para que haga presencia en el área.
- 5.30.4.8. Identifique la hoja de seguridad de la sustancia química y revise las recomendaciones contempladas en dicha hoja
- 5.30.4.9. Si el derrame se sale control, se activará las diferentes escalas de comunicaciones divulgadas y publicadas en la base.
- 5.30.4.10. Si existen víctimas y usted NO TIENE entrenamiento en primeros auxilios, acompañe a la víctima mientras llegan los grupos de apoyo.
- 5.30.4.11. Evite la exposición a dicha sustancia, aléjese y no permita que personas no autorizadas se acerquen al sitio del derrame
- 5.30.5. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos**
 - 5.30.5.1. Plan de Manejo de Derrame de Hidrocarburo y/o sustancias nocivas líquidas. En caso de algún derrame se activa el plan de acuerdo a las Normas de Seguridad Industrial de este reglamento de operaciones. Dentro de los lineamientos en acaso de algún derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas, enunciamos el procedimiento:
 - 5.30.5.2. Se debe mantener la calma en el área del evento.
 - 5.30.5.3. Suspender inmediatamente las actividades que desarrolla y asegure el equipo que esté utilizando (dejar apagado y asegurado).
 - 5.30.5.4. La persona que detecta la fuga o derrame, debe dar aviso inmediato al coordinador de operaciones y al líder de HSE.
 - 5.30.5.5. Si está capacitado y conoce la sustancia química implicada, proceda a contener el derrame, utilizando el kit anti derrame.
 - 5.30.5.6. Acordonar el área con barreras, de lo contrario, aléjese del área, y espere la llegada de los grupos de apoyo y siga sus instrucciones.
 - 5.30.5.7. Notificar por medio de llamada al responsable del uso de la sustancia química para que haga presencia en el área.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.30.5.8. Identifique la hoja de seguridad de la sustancia química y revise las recomendaciones contempladas en dicha hoja.
- 5.30.5.9. Si el derrame se sale control, se activará las diferentes escalas de comunicaciones divulgadas y publicadas en la base.
- 5.30.5.10. Si existen víctimas y usted NO TIENE entrenamiento en primeros auxilios, acompañe a la víctima mientras llegan los grupos de apoyo.
- 5.30.5.11. Evite la exposición a dicha sustancia, aléjese y no permita que personas no autorizadas se acerquen al sitio del derrame.

5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal

5.31.1. PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

5.31.2. SHORE BASE

5.31.3. PROVEEDOR: ESGRYMA CONSULTING GROUP S.A.S.

5.31.4. Licencia en Salud Ocupacional 0726 de 2015 Informe realizado para ARL AXA COLPATRIA por contrato de prestación de servicios. OCTUBRE DE 2015

5.31.5. OBJETIVOS

5.31.5.1. Objetivos Generales

- 5.31.5.2. Definir los planes y acciones/Intervenciones concretas para prevenir la ocurrencia de accidentes laborales asociados a la utilización de vehículos en las actividades de COREMARCOREMAR, mediante la identificación e intervención de los factores que generan o potencializan el riesgo de seguridad vial, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

5.31.5.3. Objetivos Específicos

- 5.31.5.4. El presente programa tiene los siguientes objetivos específicos:
Identificar en forma permanente y oportuna los factores de riesgo en tránsito.
- 5.31.5.5. Generar las estrategias de intervención para prevenir los incidentes de tránsito.
- 5.31.5.6. Desarrollar actividades de concientización y de sensibilización que promuevan la formación integral en seguridad vial, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos seguros.
- 5.31.5.7. Establecer mecanismos de protección de los conductores cuando se ejecuten tareas que impliquen riesgo de seguridad vial.

5.31.6. ALCANCE

- 5.31.6.1. Las actividades contempladas en este Plan de Seguridad Vial aplican a todos los empleados propios y contratistas de la empresa COREMAR que desarrollan funciones movilizándose en vehículos automotores de la empresa, subcontratados o autorizadas por la misma para su funcionamiento.

5.31.7. MARCO TEORICO

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.31.7.1. Conceptos

5.31.7.1.1. Plan de seguridad vial

Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

5.31.7.1.2. Definiciones Seguridad Vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

5.31.7.1.3. Seguridad Activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

5.31.7.1.4. Seguridad Pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

5.31.7.1.5. Accidente de Tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

5.31.7.1.6. Accidente de Trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012)

5.31.7.1.7. Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

5.31.7.1.8. Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

5.31.7.1.9. Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

5.31.7.1.10. Peatón: Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).

5.31.7.1.11. Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.31.7.1.12.** Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).
- 5.31.7.1.13.** SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
- 5.31.7.1.14.** Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
- 5.31.7.1.15.** Plan de Acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
- 5.31.7.1.16.** Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNIT. 2002).
- 5.31.7.1.17.** Vehículo no Automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
- 5.31.7.2.** MARCO LEGAL
- 5.31.7.3.** Legislación / Año Descripción
- 5.31.7.3.1.** Constitución Política Colombiana de 1991. Art. 24 Contempla el derecho que tiene el colombiano de desplazarse libremente por todo el territorio nacional, aclarando que están sujetos a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.
- 5.31.7.3.2.** Ley 769 de agosto del 2002. Artículo 56. (Modificada por Ley 1503 de 2011) Establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.
- 5.31.7.3.3.** Ley 1383 de Marzo de 2010 Regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
- 5.31.7.3.4.** Ley 1548 de mayo de 2012 Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones
- 5.31.7.3.5.** Ley 1503 de diciembre 29 de 2011 (Ley de Educación en Seguridad Vial) por la que se promueve la formación de hábitos, comportamientos, y conductas seguros en la vía.
- 5.31.7.3.6.** Decreto 2851 de 2013 "Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9,10,12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones"
- 5.31.7.3.7.** Resolución 1565 de 2014 Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.31.7.3.8. Decreto 1079 de 2015 Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario para el sector transporte.

5.31.7.4. PLANEACION DEL SVE

5.31.7.5. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

5.31.7.5.1. La organización COREMARine como compromiso y responsabilidad organizacional, frente a la Seguridad y Salud de sus trabajadores, el desarrollo de acciones orientadas a la prevención de peligros en seguridad vial, partiendo del principio que es responsabilidad del trabajador buscar siempre su integridad y auto cuidado por encima de cualquier circunstancia que pudiera presentarse durante su movilización, dando cumplimiento a las disposiciones legales relacionadas con normas de tránsito y procedimientos de trabajo seguro, establecidos por la organización.

5.31.7.5.2. El alcance de esta responsabilidad se define para los niveles administrativos y operativos de la organización que durante su movilización hacen uso de diferentes medios de transporte para dar cumplimiento integral de sus funciones. La prevención de accidentes de tránsito es una prioridad para nuestra compañía, por esta razón:

5.31.7.5.3. Todos los empleados de la organización que desarrollan labores mediante el uso de diferentes medios de movilización deben cumplir con las directrices definidas por el estado y la organización, y cualquier incumplimiento de estos o los aspectos legales serán responsabilidad del infractor, por tal razón deberá respetar los límites de velocidad establecidos dentro del en los artículos 106 y 107 del Capítulo IX de la Ley 769 de 2002, usar el cinturón de seguridad obligatoriamente de acuerdo al artículo 82 de la Ley 769 de 2002, Está prohibido el uso de teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo que pueda distraer al conductor.

5.31.7.5.4. El uso de los medios de transporte de la organización está restringido únicamente al personal trabajador. Está prohibido movilizar personal ajeno a la empresa en este tipo de vehículos o contratados por la empresa. De igual forma está prohibido utilizar estos medios de transporte, para realizar diligencias de tipo personal. Es responsabilidad del trabajador, las consecuencias que se presentaran por un evento indeseado al incumplir con esta directriz.

5.31.7.5.5. La organización suministrará todos los elementos a su alcance para realizar acciones de prevención y mitigación frente a la ocurrencia de eventos asociados a este factor de riesgo y es compromiso del trabajador hacer parte y participar

5.31.7.5.6. Gerente

5.31.7.6. RESPONSABILIDADES

5.31.7.6.1. Actores Funciones y Responsabilidades Gerente Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5.31.7.6.2. Involucrar un representante de cada área de la organización. Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5.31.7.6.3. Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.

5.31.7.6.4. Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.31.7.6.5. Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- 5.31.7.6.6. Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- 5.31.7.6.7. Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
- 5.31.7.6.8. Comité de Seguridad Vial Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial.
- 5.31.7.6.9. Hacer seguimientos a las acciones formuladas con el fin de medir la eficacia de estas.
- 5.31.7.6.10. Generar informes de gestión periódicos en temas referentes al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- 5.31.7.6.11. Recibir y hacer gestión de los hallazgos detectados por los conductores.
- 5.31.7.6.12. Líder de seguridad industrial Coordinar la ejecución de las capacitaciones y entrenamientos referentes a seguridad vial.
- 5.31.7.6.13. Coordinar la ejecución de los exámenes médicos ocupacionales de ingreso, periódicos y retiro de los conductores.
- 5.31.7.6.14. Hacer seguimientos a las pruebas psicomotrices y psicotécnicas para los conductores.
- 5.31.7.6.15. Recibir y recopilar información sobre los resultados del PESV.
- 5.31.7.6.16. Realizar las investigaciones de los accidentes y casi-accidentes de trabajo.
- 5.31.7.6.17. Presentar informes a la gerencia u otras partes interesadas cuando sea necesario.
- 5.31.7.6.18. Recibir la información de las inspecciones pre-operacionales de los vehículos, realizada por el personal al que se le encuentra asignado. Coordinador de Operaciones / Encargado de Mantenimiento Llevar un inventario actualizado de los vehículos que se encuentran operando y los responsables a los que son asignados.
- 5.31.7.6.19. Coordinar la ejecución de los mantenimientos preventivos / correctivos de los vehículos automotores y no automotores. Ejecutar las inspecciones de verificación mensual del estado de los vehículos.
- 5.31.7.6.20. Realizar la verificación de los mantenimientos correctivos de los vehículos.
- 5.31.7.6.21. Realizar las solicitudes de compra de repuestos y otros insumos necesarios para la ejecución de los mantenimientos.
- 5.31.7.6.22. Hacer seguimiento a la ejecución revisiones técnico mecánicas de los vehículos. Líder Seguridad industrial / Supervisor HSE Verifica el cumplimiento de las normas de seguridad y estándares establecidos en el PESV por parte de los trabajadores. Ejecutan las observaciones de comportamiento a los conductores y operadores de vehículos. Verifican el diligenciamiento de los formatos de inspecciones pre-operacionales de los vehículos. Verificar el uso y el estado de los elementos de

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

protección personal de los actores. Apoya el proceso de diagnóstico inicial y actualización de información del personal.

5.31.7.6.23. Conductores / operadores Participar en las actividades de capacitación y entrenamiento en seguridad vial programadas por la empresa. Cumplir con las directrices de seguridad vial establecidas por la empresa, Reportar el estado de condiciones de salud; Reportar el estado de los vehículos, Realizar las inspecciones pre-operacionales de los vehículos.

5.31.7.7. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
COREMAR, deberá conformar un comité de Seguridad Vial el cual tiene como función principal la coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

El nombramiento del comité se realizará por medio de un acta de nombramiento (Anexo 1). Este comité deberá estar integrado por el siguiente personal de la empresa:

5.31.7.7.1. Áreas Cargos Gerencia Gerente

5.31.7.7.2. SGILíder de seguridad industrial Supervisores HSE / Líder seguridad industrial

5.31.7.7.3. Operaciones / Mantenimiento Coordinador de Operaciones / Encargado de Mantenimiento RRHH Coordinador de Gestión Humano

5.31.7.8. DIAGNOSTICO INICIAL DE SEGURIDAD VIAL

5.31.7.9. CARACTERIZACION DE LA EMPRESA

5.31.7.9.1. Razón Social COREMAR COREMAR Actividad Económica Empresa destinada a la prestación de servicios de operaciones marítimas y portuarias. Ubicación de la Empresa Palermo, Magdalena, Colombia.

5.31.7.9.2. Vehículos Utilizados PSP Coremar Servicios Portuarios Coremar 5 – Volcos

5.31.7.9.3. 5 – Montacargas

5.31.7.9.4. 4 - Camionetas Pickup 6 – Camionetas Pickup 1– Camionetas Pickup Número de Trabajadores (Conductores) PSP Coremar Servicios Portuarios Coremar 96 1.

5.31.7.9.5. Número de Trabajadores con Vehículos propios (Autorizados) PSP Coremar Servicios Portuarios Coremar 7 4.

5.31.7.10. RECOLECCION DE LA INFORMACION En esta etapa la empresa debe realizar un análisis sobre su contexto, sobre sus actividades, su personal, desplazamientos, infraestructura y todos aquellos riesgos se entienden, afectan a la organización desde la Seguridad Vial. Se realizará una recolección de la información necesaria para el desarrollo del diagnóstico mediante el Anexo II – Encuesta de Seguridad Vial, el cual deberá ser aplicado por cada trabajador que utilice vehículos para la ejecución de sus funciones.

5.31.7.10.1. Se revisará los indicadores de accidentalidad o investigaciones de años anteriores, con el fin de conocer antecedentes de accidentes viales durante la ejecución de actividades.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.31.7.10.2. Revisar reportes de actos y condiciones inseguras donde se evidencie el mal estado de condiciones o vehículos.

5.31.7.10.3. Revisar los indicadores de cobertura y eficacia del Programa del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5.31.7.11. CONSOLIDACION DE LA INFORMACION

5.31.7.11.1. Una vez recolectada la información se deberá realizar un análisis del contexto de la situación de la organización, con el fin de poder caracterizar e identificar la realidad de los desplazamientos, esta información será la entrada para el plan de trabajo

5.31.7.11.2. ELABORACION MATRIZ DE RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL El comité de Seguridad Vial de la empresa COREMARCOREMAR, deberá realizar una identificación de los peligros y los riesgos a los que se van a encontrar expuestos los trabajadores que realizan actividades de movilización en automotores, teniendo en cuenta la siguiente información:

5.31.7.11.3. Clasificar el personal según su rol dentro de la empresa (administrativo, técnico, comercial, etc.).

5.31.7.11.4. Clasificación de las personas en relación con su rol dentro de la vía (conductor, peatón, pasajero)

5.31.7.11.5. Establecer un listado de conductas en la conducción y su entorno para cada uno, de acuerdo con la naturaleza de trabajo y su nivel de exposición al riesgo.

5.31.7.11.6. Asignar un nivel de riesgo para cada variable, Ejemplo: Alto, Medio, Bajo La información de la evaluación de riesgo por cargos se deberá plasmar en la matriz de identificación de riesgos de seguridad vial – Anexo III, la cual servirá como elemento de entrada para la actualización de la Matriz de Identificación de Peligros Valoración y Control de Riesgos.

5.31.7.12. ELABORACION DEL PESV

5.31.7.12.1. DEFINIR OBJETIVO SHORE BASE , busca mantener en cero (0) los índices de accidentalidad en seguridad vial que se relacionen con conductores, peatones y tripulantes, de los cuales se genere lesiones personales y/o enfermedades laborales al personal expuesto, como también daños a la propiedad de la empresa o terceros.

5.31.7.12.2. Garantizar la aplicación eficaz del entrenamiento, planes de inducción del talento humano, y el aseguramiento de la conformidad de los resultados, referentes a temas de seguridad vial. Garantizar que los vehículos que se utilizan para la prestación del servicio de transporte de personal, se encuentren en buen estado y sean seguros para la ejecución de la labor contratada.

5.31.7.13. ACCIONES DE CONTROL Las acciones de control establecidas por COREMARCOREMAR, son las siguientes:

5.31.7.13.1. COMPORTAMIENTO HUMANO A actividad Contenido

5.31.7.13.2. Contratación del Personal Seleccionar a aspirantes con los documentos establecidos e indicados.

5.31.7.13.3. Verificación de los antecedentes y documentación del aspirante Exámenes médicos de ingreso, periódicos y retiro.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.31.7.13.4. Exámenes psicométricos Pruebas teóricas y prácticas de conocimiento.
- 5.31.7.13.5. Documentación del Personal Armar carpetas por trabajadores con toda su documentación. Actualizar de manera periódica la documentación del conductor.
- 5.31.7.13.6. Capacitación y Entrenamiento Incluir el análisis de todos los factores de riesgo Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y
- 5.31.7.13.7. conductas seguras de movilidad. Incluir temas sobre la normatividad vigente
- 5.31.7.13.8. Observación de Comportamiento Ejecutar observaciones de comportamiento periódicas al personal conductor.
- 5.31.7.13.9. Ejecutar acciones de mejora establecidas en los planes de acción generados. Elementos de Protección Personal Seleccionarlos de acuerdo con el tipo de vehículo que se va a conducir.
- 5.31.7.13.10. Capacitar al personal para el uso adecuado de los EPI Establecer periodos y políticas para la verificación del estado de los EPI
- 5.31.7.13.11. Que los EPP, cumplan con la exigencia mínimas de calidad, según lo establecido por la ley y normatividad
- 5.31.7.13.12. Programa de la Política de Control de Consumo de Alcohol y Drogas Pruebas de Alcoholimetrías
- 5.31.7.13.13. Pruebas de Alcoholemia
- 5.31.7.13.14. Calibración y mantenimiento de los equipos de Alcoholimetría. Políticas de Regulación de la Empresa Políticas de control de alcohol y drogas.
- 5.31.7.13.15. Regulación de horas de conducción y descanso. Regulación de la velocidad.
- 5.31.7.13.16. Uso del cinturón de seguridad. Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce Ver desarrollo y descripción de las actividades en el Anexo IA – Instructivo de Gestión del Personal
- 5.31.7.14. COMPORTAMIENTO HUMANO
- 5.31.7.14.1. Actividad Contenido Inspecciones de Vehículos Inspecciones pre-operacionales.
- 5.31.7.14.2. Inspecciones técnicas Mantenimiento de Vehículos Contar con una hoja de vida del equipo Contar con un plan de mantenimiento preventivo para cada vehículo.
- 5.31.7.14.3. Contar con los registros de mantenimiento de los vehículos. Para vehículos contratados se deberá solicitar estos documentos y los registros de mantenimiento a la empresa que suministra el automotor.
- 5.31.7.14.4. Documentación del Vehículo y del Plan de Mantenimiento Tene en una carpeta toda la documentación referente al vehículo Ver desarrollo y descripción de las actividades en el Anexo IB – Instructivo de Gestión Vehículo Seguro
- 5.31.7.14.5. ANALISIS DE RUTAS EXTERNAS El Comité de Seguridad Vial, en compañía con el responsable del Programa Estratégico de Seguridad Vial (PESV), deberá realizar una

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

actualización periódica del diagnóstico del estado de la malla vial que normalmente transitan los funcionarios de COREMARCOREMAR, con el objetivo de identificar:

5.31.7.14.6. Trayectos seguros Obras en una ruta determinada

5.31.7.14.7. Señalización de aproximación cuándo se tenga ingreso y salida de vehículos
Señalización de lugares dónde se ha producido anteriormente un accidente de tránsito
Vías defectuosas o de especial precaución.

5.31.7.14.8. Esta información recopilada en este análisis deberá ser comunicada a los trabajadores con el objetivo de dar a conocer las áreas con mayores riesgos de accidentes o en mal estado y se deberá ser actualizada cada vez que sea necesario.
Ver Anexo – Informe de Rutas SLM y Anexo – Informe Palermo (Movilidad)

5.31.7.14.9. ANALIZAR LAS MEJORES PRÁCTICAS SHORE BASE, de manera periódica realizará una medición de la eficacia de las acciones de control implementadas por la empresa, con el fin de evidenciar si las estrategias, canales de comunicación son los adecuados para generar la conciencia y cultura vial entre los trabajadores. Estos análisis de las actividades se realizarán después de haberse ejecutado la acción de control, dejando el tiempo suficiente para la recopilación de información que permita el análisis.

5.31.7.14.10. IMPLEMENTACION EL PESV Este plan de trabajo deberá ser realizado de manera anual, con el fin de garantizar una óptima gestión en prevención para el riesgo de seguridad vial, se deberá registrar en el Anexo IV – Plan de Trabajo Anual.

5.31.7.14.11. Para realizar la elaboración de este plan de trabajo se deberá tener en cuenta las siguientes actividades: Resultados de diagnóstico iniciales

5.31.7.14.12. Priorización de matriz de riesgo de seguridad vial Resultados de auditorías al cumplimiento del plan de seguridad vial

5.31.7.14.13. Resultado del análisis de rutas externas Programación de actividades de selección de personal, tales como, capacitaciones, exámenes médicos ocupacionales, evaluaciones teóricas y prácticas de conducción, observaciones de comportamiento.
Ver Anexo IA – Instructivo Gestión de Personal

5.31.7.14.14. Programación de actividades de gestión de los vehículos automotores, tales como, mantenimientos correctivos y preventivos, inspecciones de periódicas de los vehículos, pruebas técnicas de los mismos. Ver Anexo IB – Instructivo Gestión de Vehículos Resultados de los indicadores de gestión del plan estratégico de seguridad vial.

5.31.7.15. SEGUIMIENTO Y EVALUACION

5.31.7.16. INDICADORES DE GESTION

5.31.7.16.1. El responsable del PESV, deberá realizar seguimiento al resultado de los indicadores (actividad y resultado), este seguimiento se deberá realizar de manera periódica, además se realizarán análisis de tendencia de los resultados de estos indicadores.

5.31.7.16.2. Para tal fin la organización ha definido los siguientes indicadores: Indicadores de Resultado

5.31.7.16.3. Los cuáles serán los encargados de medir la eficacia de las acciones tomadas, con las cuales se busca la mitigación y/o eliminación de los riesgos asociados con los

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

riesgos de seguridad vial que puedan generar accidentes de trabajo con lesiones personales, daños a la propiedad o víctimas fatales durante la ejecución de la actividad de COREMARCOREMAR

5.31.7.16.4. Nombre del Indicador

5.31.7.16.5. Fórmula

5.31.7.16.6. Periodicidad

5.31.7.16.7. Número de incidentes de tránsito en el Mes incidentes de tránsito en el periodo)
Mensual $\sum$ (Número # de accidentes de tránsito en el mes $\sum$ (# de Accidentes de tránsito en el periodo) Mensual

5.31.7.16.8. Tasa de accidentalidad vehicular (# de AT de tránsito en el periodo)/(# de personas expuestas al riesgo) ×100 Mensual

5.31.7.16.9. Impacto económico de los incidentes de tránsito (Gastos generados en el periodo por IT de Tránsito)/(Monto del presupuesto asignado en el periodo) ×100 Mensual

5.31.7.16.10. Cumplimiento del programa de inspecciones(# de Vehículos inspeccionados en el periodo)/(# de Vehículos programados para inspección el periodo) ×100 Mensual

5.31.7.16.11. Periodicidad Personal formado en seguridad vial (# de personas formadas en SV en el periodo)/(# de personas programadas para formación SV en el periodo) ×100

5.31.7.16.12. Mensual Cumplimiento programas de mantenimiento (# de mantenimientos ejecutados en el Periodo)/(# de mantenimientos programados en el periodo) ×100

5.31.7.16.13. Mensual La periodicidad de cálculo y seguimiento a los indicadores será mensual, mientras que los análisis de tendencia del resultado de los indicadores se realizará de manera semestral, este análisis deberá quedar plasmado en un informe de gestión.

5.31.7.16.14. AUDITORIA INTERNA AL PESV El responsable del PEVS de COREMARCOREMAR, deberá programar auditorías internas y/o externas que le permitan la verificación del cumplimiento del PESV de manera periódica.

5.31.7.16.15. Estas auditorías deberán ser programadas dentro del programa de auditorías general de COREMARCOREMAR, en estas auditorías deberán revisar y verificar: Gestión y compromiso de la alta dirección, como el de los miembros de comité de Seguridad Vial, el responsable del PESV y demás personas con responsabilidades en el PEVS

5.31.7.16.16. Cumplimiento del plan de trabajo anual de la organización. Todas aquellas actividades relacionadas con el comportamiento humano, que hayan sido establecidas por la empresa como mecanismo de control de riesgos de seguridad vial

5.31.7.16.17. El cumplimiento de gestión del programa de mantenimientos preventivos y control de documentación de los vehículos de la empresa. La verificación de los análisis y el seguimiento al estado de las condiciones de la infraestructura externa de la red vial.

5.31.7.16.18. Procesos de atención de víctimas en caso de accidentes de tránsito. Para esto se generará un informe en el cual se detallarán las no conformidades, las observaciones y recomendaciones, del proceso de planificación, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.31.7.17. ATENCION DE VICTIMAS

5.31.7.18. PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

5.31.7.18.1. OBJETIVO Establecer los pasos y acciones necesarios para actuar de manera oportuna y eficiente frente a la ocurrencia de accidentes de tránsito que pueda generar un impacto significativo en personas.

5.31.7.18.2. ALCANCE Este procedimiento se aplicará en caso de accidentes de tránsito a todas las actividades, tareas y procesos que se llevaran a cabo en los Puntos de Trabajo de SHORE BASE.

5.31.7.18.3. RESPONSABLE Director de Emergencia / Jefe de Brigadas

5.31.7.18.4. MATERIALES E INSUMOS: Alarma, equipos de comunicación, vehículos de transporte, Botiquín de Primeros Auxilios.

5.31.7.18.5. PASOS PARA CONTENER LA EMERGENCIA RESPONSABLE

5.31.7.18.6. ACCIÓN

5.31.7.18.6.1. Cualquier trabajador o visitante involucrado en el Accidente Active los servicios de emergencias

5.31.7.18.6.2. Reportar de Inmediato toda situación anormal a su jefe inmediato o Director de la Emergencia además a la central de monitoreo. Conservar la calma durante los hechos y buscar ayuda lo antes posible.

5.31.7.18.6.3. No abandone la escena. No mueva el vehículo del lugar del choque o permita que la otra personal lo haga. Asegure la escena del accidente.

5.31.7.18.6.4. Jefe de Brigadistas Se deberá dirigir hasta el lugar del siniestro apenas reciba el aviso de la emergencia. Evalúa la magnitud de la emergencia mediante una inspección en el lugar.

5.31.7.18.6.5. El Jefe de Brigadas informa al Director de Emergencias de daños generados y la magnitud de estos, en cuanto a instalaciones, equipos y personas.

5.31.7.18.6.6. Realizar el proceso de comunicación con el Director de la emergencia. Da las directrices al personal de la brigada para la actuación del personal en caso de que la emergencia sea dentro o cerca de las instalaciones.

5.31.7.18.6.7. Director de Emergencias Dependiendo de la situación decide la activación de las brigadas de emergencias (grupos de apoyo, evacuación, contraincendios y primeros auxilios).

5.31.7.18.6.8. Informa al Jefe de Brigadas de la emergencia. Decide dar la orden al grupo de apoyo interno para que solicite ayuda a los organismos de socorro correspondientes (Bomberos, Cruz Roja, Policía, etc.). al igual que al DATT y la empresa de aseguradora. De ser necesario se desplazara hasta el lugar de la emergencia.

5.31.7.18.6.9. Brigada de Evacuación y Rescate En caso de que la emergencia sea dentro de las instalaciones, se deberá: Verifica que todo el personal haya evacuado el área del accidente.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.31.7.18.6.10. Asegura la escena del accidente, sin permitir el ingreso de curiosos. Apoyar las actividades de extracción de personas lesionadas o heridas.
- 5.31.7.18.6.11. Brigada Contra Incendios En caso de que la emergencia sea dentro de las instalaciones, se deberá:
- 5.31.7.18.6.12. Proceden a controlar el conato de incendio. Apoya la verificación de las áreas de trabajo.
- 5.31.7.18.6.13. Comunica el control de la emergencia al Jefe de Brigadas. Coordinan operación de control con ayuda de los organismos externos. De lo contrario, evacuan al punto de reunión (por ser una brigada insipiente solo es para la contención de incendio).
- 5.31.7.18.6.14. Apoyará la búsqueda y extracción de personas lesionados o heridas. Brigada de primeros Auxilios En caso de que la emergencia sea dentro de las instalaciones, se deberá:
- 5.31.7.18.6.15. Se deberá buscar a personas heridas o lesionadas. Prestarle atención primaria a personas lesionadas. Transportar a la personas heridas o afectadas hacia el centro de atención de víctimas. Entregar al personal lesionado a los paramédicos o médicos que reciban al paciente para suministrarle atención médica avanzada.
- 5.31.7.18.6.16. ANEXOS
- 5.31.7.18.6.17. Anexo IA – Instructivo Gestión de Personal
- 5.31.7.18.6.18. Anexo IB – Instructivo Gestión de Vehículos
- 5.31.7.18.6.19. Anexo I – Acta de Nombramiento Comité de Seguridad Vial
- 5.31.7.18.6.20. Anexo II – Encuesta de Seguridad Vial
- 5.31.7.18.6.21. Anexo III – Matriz de Riesgos Seguridad Vial
- 5.31.7.18.6.22. Anexo IV – Plan de Trabajo Anual
- 5.31.7.18.6.23. Anexo – Informe Palermo (Movilidad)
- 5.31.7.18.6.24. Anexo – Informe de Rutas SLM
- 5.31.7.18.6.25. Anexo – Informe Palermo (Señalización Vial)
- 5.31.7.18.6.26. Los vehículos terrestres que entren a las instalaciones del Terminal serán debidamente requisados; la empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones y responderá por sus actos. Igualmente, a la salida de los vehículos del Terminal, estos serán requisados.
- 5.31.7.18.6.27. La velocidad máxima de circulación de vehículos dentro de las instalaciones no puede ser superior a 20 km/h, y sólo se puede transitar por las zonas autorizadas y demarcadas por la Base.

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

- 5.32.1. El personal que ingresa al terminal deberá portar en un lugar visible el carnet de identificación suministrado por la instalación durante todo el tiempo que permanezca el trabajador en el puerto, el carnet es de uso personal e intransferible.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015”

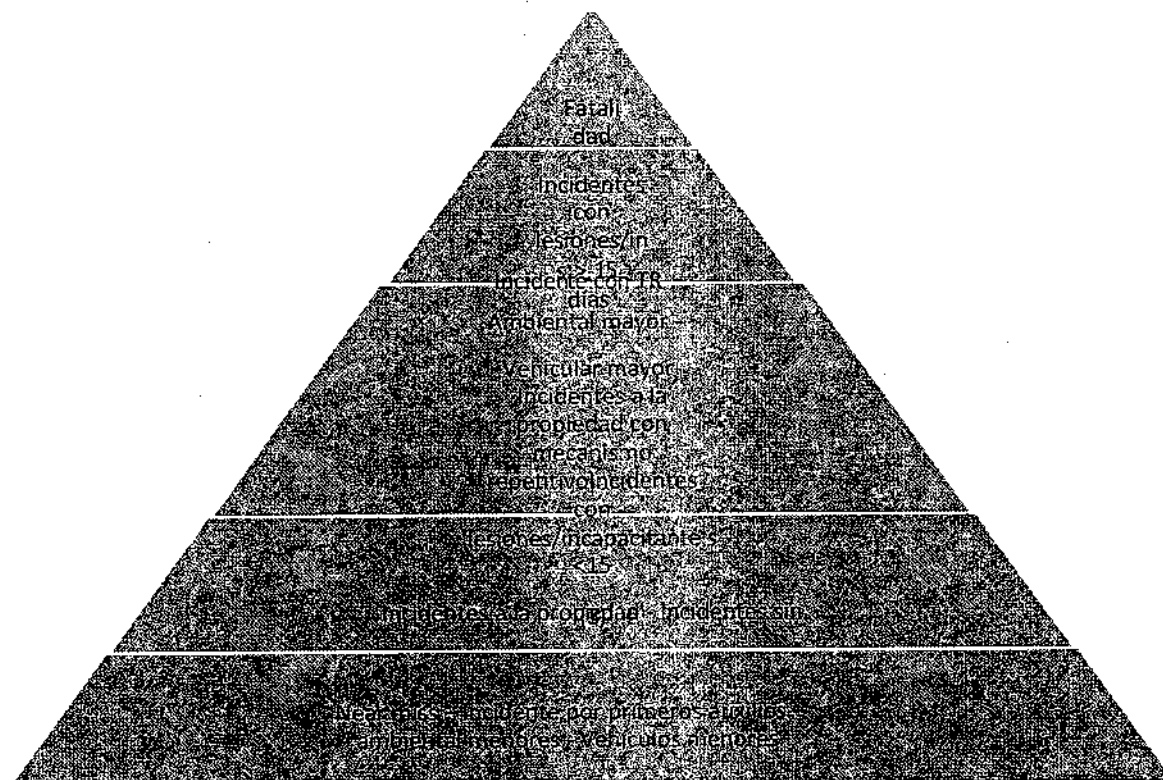
- 5.32.2.** La persona que se encuentre en la terminal sin portar el carné de identificación será sancionada con suspensión temporal de ingreso al puerto durante el tiempo que determine la terminal.
- 5.33. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción**
- 5.33.1.** Para la recolección de la información se utiliza la metodología de las 4P así:
- 5.33.2. POSICIÓN (position):** se hace énfasis en el lugar de ocurrencia, la ubicación del trabajador, las herramientas o los materiales. Es muy importante tener claridad de la posición exacta en la que se encontraba el trabajador involucrado en el suceso: de pie, sentado, de frente a la máquina, con la cara hacia un lado, agachado. El detalle perfecto aportará elementos fundamentales en la investigación.
- 5.33.3. PERSONAS (people):** indicar los trabajador(es) lesionados, testigos, jefe inmediato, jefe de mantenimiento, otros. Se debe buscar una completa versión de los hechos en las personas que observaron el evento. Adicionalmente, es muy útil comparar los hábitos de trabajo de la persona accidentada con los de otros compañeros que desempeñen la misma función. También consultarles a otros empleados que hayan sufrido incidentes o accidentes similares por las medidas de seguridad que están aplicando y los resultados arrojados. Revisar condiciones de salud antes y después de incidente de los trabajador(s) lesionados, condiciones familiares. Esta información ayudará a mejorar el nivel de estandarización.
- 5.33.4. PARTES (parts):** herramientas, equipos o máquinas, el diseño del puesto de trabajo y demás materiales. Se debe averiguar y encontrar los elementos que influyeron en el incidente.
- 5.33.5. DOCUMENTOS (papers):** se refiere a los procedimientos documentados, normas de seguridad, registros, así como otras evidencias. Se debe revisar la documentación del proceso operativo, las normas de HSE, los estándares de operación, los permisos de trabajo, ATS, listas de inspección, entre otra documentación, teniendo la precaución de llegar hasta el punto de analizar si los mensajes documentados son lo suficientemente claros.
- 5.33.6.** Así mismo se tendrá en cuenta para la investigación de enfermedad laboral: diagnóstico general de condiciones de salud, resultado de exámenes médicos de ingreso, resultado de exámenes periódicos, resultado de exámenes médicos de retiro (si aplica), autoreporte de condiciones de salud (si los hay), historia de atenciones en el CAEM, reporte de ausentismo y en general cualquier soporte que evidencie que el trabajador haya manifestado con anterioridad síntomas y/o signos de la enfermedad.
- 5.33.7.** La visita al sitio del accidente debe ser lo más pronto posible y procurar que no se mueva nada del lugar si no es para la atención del accidentado y/o del control de la emergencia.
- 5.33.8.** Tomar nota de las condiciones existentes y si es posible ir acompañado de una persona que conozca las actividades que se desarrollan en el área para que le informe acerca del funcionamiento de los equipos, tareas que se desarrollan y las condiciones adversas que debe afrontar el trabajador del área.
- 5.33.9.** La visita al sitio del accidente es obligatoria excepto en accidentes de origen social en zonas de alta peligrosidad.
- 5.33.10.** Entrevistar a las personas que presenciaron el accidente teniendo en cuenta:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 5.33.11. * Citar a entrevista a la mayor brevedad para evitar que los testigos se reúnan para ponerse de acuerdo en la versión.
- 5.33.12. * Entrevistar a cada uno por separado.
- 5.33.13. * Asumir una actitud amistosa que le de confianza al entrevistado.
- 5.33.14. * Explicar, antes de iniciar, que el objetivo de la entrevista es establecer las causas del accidente y que su versión no lo compromete y que si no lo considera necesario no se registrara su nombre.
- 5.33.15. * Invitar al testigo a relatar los acontecimientos ocurridos. Hágle preguntas como: - ¿Cuál es la actividad que se desarrolla en el lugar?; - ¿Cómo se hace?; - ¿Qué sugiere para evitar este tipo de accidentes?; - ¿Qué inquietudes tiene sobre el desarrollo el proceso?; - ¿Cuáles son los mecanismos de protección que existen?; - ¿cualquier otro detalle que considere puede haber influido en el proceso?
- 5.33.16. * Permitir que el testigo hable sin interrumpirlo y tome nota de cada detalle. Lea lo que ha contestado para que le confirme.
- 5.33.17. * No pedir confirmación de las versiones de otros testigos.
- 5.33.18. Diligenciar el formato HSEQ1-F-100: Reporte de Incidente y enviarlo al gerente de unidad de negocio dentro de las 48 horas de ocurrido el evento.
- 5.33.19. * Estas entrevistas deben quedar consignadas en el formato HSEQ1-F-26 versión libre. Estas versiones libres deben estar el día de la reunión de investigación de incidentes.
- 5.33.20. Es importante elaborar un croquis del sitio donde ocurrió del accidente para facilitar la descripción de los hechos y la realizar una evaluación de todos los elementos de trabajo utilizados en el puesto de trabajo. (equipos, maquinarias, materiales, etc.). También se debe relacionar características del entorno como ruido, iluminación, ventilación, etc.
- 5.33.21. Citar por medio de un e-mail la reunión para la investigación del incidente. Esta reunión debe ser liderada por el responsable del área de acuerdo a la unidad de negocio (director de área). El responsable HSE previamente tendrá impresos o en medio magnético el reporte de incidente HSEQ1-F-100; las versiones libres tomadas a los testigos HSEQ1-F-26. En la reunión de investigación de incidentes todos los asistentes firmaran el acta de reunión bajo el formato HSEQ1-F-30 y terminada la reunión deberá salir de esta la investigación de accidentes e incidentes de trabajo y ambientales HSEQ1-F-01 junto con la lección aprendida bajo el formato HSEQ1-F-68.
- 5.33.22. En la pirámide que se relaciona se muestra la categorización de los incidentes y/o enfermedades de acuerdo a su lesión e impacto.
- 5.33.23. De acuerdo a esta pirámide se utiliza la metodología de investigación:
- 5.33.23.1. Para Fatalidades, incidentes con lesión incapacitantes mayor a 15 días, incidentes con trabajo restrictivo, ambientales mayores, vehículos mayores e incidentes a la propiedad con mecanismo repetitivo se utilizará el Tap Root.
- 5.33.23.2. Para incidentes a la propiedad, incidentes con lesión incapacitantes menor a 15 días, incidentes sin lesión, enfermedad laboral en evaluación por la ARL se utiliza el diagrama causa – efecto y/o 5 porqués.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

5.33.23.3. Para near miss, incidentes de primeros auxilios, ambientales menores y vehículos menores se utiliza el árbol de causas, diagrama causa – efecto y/o 5 porqués.



5.33.23.4. De acuerdo a la metodología seleccionada así se realizará el análisis de causas.

5.33.23.5. Recomendaciones de las acciones preventivas para la toma de medidas correctivas: A partir de las causas ya determinadas se establecen las acciones más convenientes que se deben realizar. A cada causa detectada debe darse por lo menos una medida correctiva.

5.33.23.6. Estas medidas correctivas se generan con respecto a:

- *Correcciones técnicas
- *Acciones formativas e informativas.
- *Acciones sobre la organización del trabajo y sobre la prevención.

5.33.23.7. Información generada de las investigaciones

5.33.23.8. Una vez investigado el incidente se debe informar al personal en general de las causas y planes de acción generados de los incidentes. La divulgación se realiza por medio de reuniones de 5 minutos y lecciones aprendidas.

5.33.23.9. Todas las investigaciones deben ser impresas y contener la siguiente información:

5.33.23.10. FURAL / FUREL

Formato de investigación de incidentes - HSEQ1-F-01 Formato de investigación de enfermedad laboral Versión libre – HSEQ1-F-26 Reporte de la realización de la prueba de alcohol y drogas Acta de reunión de la investigación del incidente Copias de entrevistas Lección aprendida HSEQ1-F-68 Soportes de toda la información

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

recolectada (listas de chequeo, planos, etc) Soporte de los cierres de las acciones generadas el plan de acción Todas las investigaciones deben estar firmadas por el representante legal

- 5.33.23.11. Para el caso de obras civiles que se estén desarrollando en las instalaciones de la base, éstas deben contar con la respectiva señalización y aislamiento. De igual manera se manejarán los respectivos permisos de trabajo que correspondan según las normas de seguridad industrial ya enunciadas en el presente reglamento.
- 5.33.23.12. Toda obra civil que se adelante dentro de las instalaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., deberán contar con los respectivos estudios de ingeniería conceptual, básica y de detalle, debidamente aprobados por la Gerencia de Proyectos y bajo su respectiva supervisión.
- 5.33.23.13. Las actividades deben ser programadas de manera tal que la afectación a las operaciones del terminal sean mínimas y los riesgos estén controlados tanto para el personal que labora en la obra como el que participa dentro de las operaciones. Para lo anterior la comunicación entre la Gerencia del Proyecto y la Dirección de operaciones será constante y de doble vía.
- 5.33.23.14. En momento la ejecución de obras civiles deberá estar acompañada de un supervisor SISO independiente y exclusivo sólo para esta actividad que estará en constante comunicación con el Supervisor HSE de las operaciones.

6. CAPITULO VI- REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

- 6.1.1. Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo debe presentar al Dirección de Operaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., el anuncio de llegada de embarcaciones, el cual contiene todas las características necesarias que permitan la identificación de embarcación a saber:
- 6.1.2. Nombre y nacionalidad de la nave.
- 6.1.3. Tonelaje de Registro Neto (T.N.R), y el Tonelaje de Registro Bruto (T.B.R.).
- 6.1.4. Las letras de llamada.
- 6.1.5. Calados al arribo, eslora y manga.
- 6.1.6. Los nombres del Armador, Línea Marítima, charteador, capitán y Agente Marítimo.
- 6.1.7. El tiempo estimado de arribo (E.T. A.) y el tiempo estimado de salida (E.T.D).
- 6.1.8. El tonelaje de carga general o a granel y/o la cantidad de contenedores a embarcar o desembarcar
- 6.1.9. La relación de carga peligrosa a bordo para el puerto, en tránsito, la de transbordo y su clasificación, con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMO).
- 6.1.10. La relación de cargas controladas.
- 6.1.11. Número de pasajeros a desembarcar o embarcar.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 6.1.12.** 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.
- 6.1.13.** Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el puerto.
- 6.1.14.** Con un mínimo doce (12) horas de anticipación, al arribo de la embarcación, el Agente Marítimo deberá presentar al Dirección de Operaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., o a través de medios electrónicos la confirmación de arribo de la embarcación.
- 6.2. Prelaciones para el atraque**
- 6.2.1.** Prelación en la prestación de los servicios en el puerto.
- 6.2.2.** La nave que haya sido anunciada y confirmada, que arribe a la boya de mar a la hora anunciada y que haya presentado los documentos exigidos en el presente reglamento y Manual de normas, tendrá prioridad de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos.
- 6.2.3.** Cuando una nave transporte vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semi-procesada, 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 Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.
- 6.2.4.** Las naves que transporten material explosivo para el puerto deben efectuar el cargue y/o descargue en las áreas establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima.
- 6.2.5.** Reglas Generales sobre turnos de atraque y prelación
- 6.2.6.** La prelación establecida se aplicará a las embarcaciones que hayan arribado la base dentro del mismo periodo en 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades.
- 6.2.7.** Toda nave cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de prestación de servicios en el Terminal Marítimo de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A, se someterá a la prelación que se detalla, la cual podrá ser modificada por el Gerente General de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., de acuerdo con las condiciones operativas o de conveniencia o interés regional o nacional y previo aviso a los interesados:
- 6.2.7.1.** Arribada forzosa
- 6.2.7.2.** Naves de pasajeros de turismo.
- 6.2.7.3.** Naves con cargamento perecedero, con limitaciones para su conservación a bordo.
- 6.2.7.4.** Naves de la operación offshore.
- 6.2.7.5.** Naves Roll on – Roll off.
- 6.2.7.6.** Naves porta-contenedores de servicio regular y días fijos de recalada.
- 6.2.7.7.** Naves porta-contenedores de servicio regulares a descargar contenedores con cargamentos de importación, a cargar contenedores con cargamentos de exportación.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 6.2.7.8. Naves porta-contenedores de servicio regular.
- 6.2.7.9. Naves de carga general a cargar cargamentos de exportación exclusivamente.
- 6.2.7.10. Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia y a cargar cargamentos de exportación.
- 6.2.7.11. Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia.
- 6.2.7.12. Naves de carga general a descargar cargamentos de importación exclusivamente.
- 6.2.7.13. Naves a cargar graneles sólidos de Exportación
- 6.2.7.14. Naves a descargar graneles sólidos de importación
- 6.2.7.15. Naves a cargar y/o descargar cargamentos de cabotaje
- 6.2.7.16. Las embarcaciones de guerra nacionales o de bandera extranjera, buques escuela y embarcaciones en visita oficial, cuando estas hayan sido anunciadas previamente por la Armada Nacional, podrán atracar en los muelles del Terminal el tiempo que se necesarie para las formalidades protocolarias, el resto del tiempo deberán permanecer en la zona de fondeo.
- 6.2.8. Si a la base llega varios buques de guerra en visita oficial, éstos se abarloadrán por Naciones.
- 6.2.9. Vencido el tiempo de permanencia notificado previamente si se requiere el puesto de atraque para otra embarcación que lo haya solicitado previamente, la embarcación atracada deberá ser movilizad a otro puesto de atraque o a zona de fondeo, en las siguientes condiciones:
- 6.2.10. Asumiendo los costos de las maniobras, si no utilizó las grúas disponibles en forma continua.
- 6.2.11. Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., asume los costos de las maniobras, si la embarcación utilizó plena y continuamente las grúas disponibles.
- 6.2.12. Cuando se presente igualdad de condiciones para dos o más embarcaciones, se considerará la asignación que más favorezca la rotación de los puestos de atraque. En los eventos en que se produzca alguna no-conformidad, ésta se conversará y concertará en el Comité de Operaciones.
- 6.2.13. Los agentes marítimos deberán presentar la documentación de la carga con una antelación mínima de 12 horas al arribo de la embarcación a boya de mar y presentar por escrito a más tardar en el Comité de Operaciones correspondiente, el programa de trabajo de la embarcación.
- 6.3. **Prelaciones para el servicio de practicaaje**
 - 6.3.1. La prelación en el servicio de practicaaje estará de acuerdo con el tráfico marítimo y a los anuncios realizados por las diferentes Agencias respecto al ingreso y salida de embarcaciones.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

6.4. Asignación de muelle

- 6.4.1.** La Dirección de Operaciones de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. determinará el lugar de atraque de las naves teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque, tipo de operación de carga y descarga, tipo de buques y su eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.
- 6.4.2.** Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., a través del Comité de Operaciones comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.
- 6.4.3.** Durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización, las comunicaciones para los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., se harán por radio en las frecuencias de VHF que determine la autoridad marítima. Durante la maniobra, sólo podrán intervenir en estos canales los operadores portuarios que participan en la misma y Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. Cualquier interferencia será investigada y sancionada por la Capitanía de Puerto.
- 6.4.4.** El fondeo de naves se hará en los sitios definidos por DIMAR quien a su vez será la entidad encargada de otorgar el permiso de fondeo y facturar el uso de los fondeaderos.
- 6.4.5.** El abarloadamiento de naves o artefactos navales a unidades atracadas en muelles de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., podrá ser autorizado por la Gerencia General, previa solicitud de los capitanes de las motonaves 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 motonaves o los cargamentos no serán imputables a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 6.4.6.** Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con las naves atracadas 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, Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. podrá autorizar el descargue a gabarras o planchones. En este último caso la carga y el operador portuario pagarán uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra pagará el servicio de Muellaje.
- 6.4.7.** Todo planchón o gabarra atracada al muelle, esté o no trabajando, suministrando agua y/o combustible a una nave, pagará a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., Servicio de Muellaje de acuerdo con la tarifa establecida para este tipo de artefactos navales.
- 6.4.8.** Con el fin de garantizar la vida útil del muelle y de su sistema de defensas, no se permitirá el atraque de embarcaciones que desplacen más de treinta mil (30.000) toneladas y de aquellas cuyo franco bordo sea inferior a dos (2) metros. Para la maniobra de atraque, la velocidad máxima de la nave debe ser dos metros por minuto (2 metros/minuto), con ángulo de atraque entre cero y seis grados (0 a 6 grados). En caso de que las condiciones estructurales del muelle sean modificadas, estas características y condiciones de maniobra, pueden ser modificadas.
- 6.4.9.** Se permitirá el atraque de naves que presenten verduguillos en su casco, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones:
- 6.4.9.1.** La motonave colocará suficientes defensas y de buen tamaño en el costado de atraque, para evitar que el verduguillo quede por encima o por debajo de la parte exterior de las defensas del muelle al subir o bajar la marea.
- 6.4.9.2.** Al momento de la maniobra y mientras la nave permanezca atracada, la tripulación de la nave, debe controlar la tensión de los cabos de amarre para lograr que el casco

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

haga la menor presión sobre el muelle y para que las defensas colocadas por el buque trabajen en forma adecuada.

6.4.9.3. Los pilotos prácticos reportarán al arribo de las motonaves aquellas que tengan verdugillo, para que la agencia naviera coordine con el capitán el cumplimiento de los puntos anteriores.

6.4.10. El número de cabos de amarre a utilizar en la maniobra de atraque dependerá de la eslora de la embarcación y debe haber por lo menos dos largos (uno en proa y otro en popa) y los springs necesarios según la longitud del buque. A cada cabo corresponderá una bita y bajo ninguna circunstancia se colocará más de un cabo en la misma bita.

6.4.11. Bajo el anterior criterio y en la medida que los cabos se distribuyan uniformemente en el muelle, se determinará la separación entre embarcaciones que en ningún caso será inferior a 5 metros.

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

6.5.1. Las naves tienen prohibido realizar cualquier actividad que se encuentre por fuera de los parámetros establecidos en el presente reglamento y que a su vez estén por fuera de las actividades permitidas a las naves en puerto establecidas en los convenios de la OMI.

6.5.1.1. Los tripulantes de las embarcaciones tienen prohibido salir del terminal sin la debida lista de autorización de ingreso emitida por la agencia marítima. En caso de ser tripulantes de nacionalidad extranjera no pueden salir del terminal sin el respectivo Shore Pass.

6.5.1.2. Se prohíbe realizar achiques de sentina, aguas de lastre, aguas negras mientras la embarcación se encuentre atracada al muelle del terminal.

6.5.1.3. Se prohíbe realizar movimientos de carga o re-estibas por parte de la tripulación del barco, sin la debida comunicación a la dirección de operaciones y la supervisión del coordinador de operaciones.

6.5.1.4. Se prohíbe el tránsito de tripulantes por las instalaciones de la base sin los respectivos EPP.

6.5.1.5. Se prohíbe el uso de maquinaria principal de la embarcación, sin una previa comunicación con la Dirección de Operaciones del terminal.

6.5.1.6. Se prohíbe el inicio de operaciones, o cualquier otra actividad en la embarcación, así como el desembarco de tripulantes sin la correspondiente Libre Plática otorgada en la visita de autoridades.

6.6. Desatraque

6.6.1. Se ordenará el desatraque de una nave:

6.6.1.1. Por razones de seguridad y de orden público.

6.6.1.2. Por bajo rendimiento con base a los estándares exigidos por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario o condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero. En ese caso, la nave ocupará el último turno para el atraque con relación a las naves de su tipo que se encuentren fondeadas.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 6.6.1.3. Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- 6.6.1.4. Cuando las autoridades sanitarias lo determinen y justifiquen.
- 6.6.1.5. Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento administradas por Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. programadas para el recibo de los cargamentos: en este caso, los costos en que se incurra, por concepto de maniobras (servicio de pilotaje y remolcadores), serán por cuenta de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 6.6.1.6. Por falta de disponibilidad vehicular o de otros elementos que garanticen labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- 6.6.1.7. Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- 6.6.1.8. 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.
- 6.6.1.9. Cuando el agente marítimo o el capitán se nieguen sistemáticamente a realizar las maniobras que por necesidades operativas ordene Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A.
- 6.6.1.10. Cuando Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., detecte errores o inconsistencias en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque de la nave y no haya sido corregida oportunamente.
- 6.6.1.11. Cuando Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A., encuentre que los requisitos para atraque no se hayan cumplido en los plazos previstos.
- 6.6.1.12. Cuando por acuerdo previo a su atraque, se haya considerado esa posibilidad.
- 6.6.1.13. Cuando entre varias embarcaciones de un mismo tipo de carga (portacontenedores, graneles sólidos, mercancía general, etc.), se requieran puestos de atraque para conservar el equilibrio operativo (por tipo de carga) en los puestos de atraque, se tendrán en cuenta como criterios para determinar el orden de desatraques, los siguientes aspectos o la combinación de ellos:
- 6.6.1.14. Turno de atraque, en general las últimas embarcaciones en atracar serán las primeras a considerar para desatraque.
- 6.6.1.15. Rendimiento promedio de operación, las embarcaciones de menor rendimiento, serán las primeras a considerar para desatraque.
- 6.6.1.16. Tiempo estimado para terminar operaciones, las embarcaciones con más tiempo para terminar operaciones, serán las primeras a considerar para desatraque.
- 6.6.1.17. Cuando a criterio de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. se requiera por necesidades operativas, previamente justificadas.
- 6.6.2. Cuando Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. curse una notificación de maniobra para una embarcación, esta notificación se debe hacer como mínimo con 2 horas de anticipación a la hora prevista para la maniobra.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

6.6.3. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene una (1) hora para zarpar o fondear siempre y cuando las condiciones lo permitan, salvo autorización de Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. para que permanezca atracada mayor tiempo. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo establecido, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a Sociedad COREMAR SHORE BASE S.A. ó a la nave programada para atracar en ese muelle.

6.7. Orden de desatraque

6.7.1. La orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

6.7.1.1. Cuando la autoridad marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.

6.7.1.2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupará el último turno para el atraque en relación con las naves de su tipo fondeadas.

6.7.1.3. Cuando no exista en la terminal, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque.

6.7.1.4. Cuando en la nave que esté atracada, la autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la autoridad marítima. En este evento, los autorizados, deben comunicar al comité local de protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

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

6.7.2. En los casos descritos anteriormente COREMAR SHORE BASE S.A., informará en este sentido a los interesados, dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión a la autoridad marítima.

6.7.3. Según el artículo 38 de la resolución 850 por medio de la cual se establece el reglamento de condiciones técnicas de operación en los puertos marítimos debe; Desatraque. Los autorizados, en sus correspondientes Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, establecerán el procedimiento para ordenar y notificar las maniobras de desatraque, así como las horas de antelación para hacerlo. Así mismo, deben establecer las circunstancias en que los movimientos de las naves se realizan a su cargo o con cargo a la nave.

Parágrafo. la terminal portuaria se reserva el derecho de asignar pilotos, remolcadores y amarradores para desatracar la motonave, cuando se haya superado el tiempo límite definido por el reglamento técnico de operaciones, a costo de la nave.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

6.8. Requisitos para el zarpe

- 6.8.1. Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales. Lo anterior no aplica para embarcaciones menores.
- 6.8.2. El Capitán de la Nave debe garantizar el alistamiento de la nave para zarpe dentro de los siguientes 30 minutos después de la hora del final de la operación. Cualquier perjuicio causado por demoras superiores a este límite es responsabilidad del Capitán de la nave, quien responde al terminal portuario y a terceros afectados por los costos ocasionados.

7. CAPITULO VII- CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo- PGIR

- 7.1.1. Los autorizados, prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior de la terminal portuaria, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad, las cuales deberán estar contenidas en el reglamento respectivo:
 - 7.1.1.1. Usar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en la terminal portuaria, considerando la exposición a los riesgos.
 - 7.1.1.2. Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por Colombia.
 - 7.1.1.3. Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

7.2. Fumigaciones

- 7.2.1. Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, esta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por los autorizados, previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques.

- 7.3.1. Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo con lo contenido en el Convenio Marpol Protocolo 1978, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados. Los capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.
- 7.3.2. Residuos contaminantes del proceso de chatarrización de buque

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 8.3.1. Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.
- 8.3.2. Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribo a las aguas jurisdiccionales o puerto colombiano de naves de guerra extranjeras será tramitada y autorizada por los ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial.
- 8.4. Libre plática
- 8.4.1. Los autorizados y los operadores de puertos se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre plática" que para el efecto expida la autoridad marítima.
- 8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios
- 8.5.1. Los autorizados que operen puertos podrán suspender el servicio a las personas naturales o jurídicas, cuando estas no se encuentren a paz y salvo, incumplan con las normas establecidas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias de acuerdo con criterios técnicos previamente establecidos.

Revisó Técnico:

Fernando Alberto Hoyos Escobar—Experto G 03 – 7 - VGC
Nohora Fernanda Millan Ballen – Apoyo GIT Ambiental - VPRE

Vo. Bo. Técnico:

Edison Díaz García - Gerente Proyectos Portuarios
Beatriz Eugenia Orozco Gil- Gerente Ambiental VPRE

----- 0 -----

07 JUN 2019

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA COREMAR SHORE BASE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 20 de agosto de 2015"

- 7.3.2.1. Para todo buque destinado al proceso de chatarrización se elaborará el inventario de materiales peligrosos de acuerdo al acuerdo de Hong Kong de 2009 y se elaborará el Plan de Trabajo para la evacuación de los materiales peligrosos, fluidos de las sentinas y recipientes de combustible y materiales intrínsecos del acero (cauchos, maderas, cerámicas, pitreos, plásticos, sedimentos, residuos electrónicos y eléctricos, aislantes, etc).
- 7.3.2.2. Se realizará la limpieza y desgasificación de los recipientes deslastrando la embarcación en su interior y entregando dichos residuos para su disposición final a con empresas avaladas por DIMAR.
- 7.3.2.3. Los distintos compuestos del buque que se generen deben ser segregados convenientemente para su posterior revalorización o reciclaje a través de empresas o gestores autorizados.

7.4. Cargas de origen animal y vegetal

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

7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo

- 7.5.1. Las naves que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue conforme con los convenios internacionales ratificados por Colombia con prioridad y evacuación inmediata, bien sea saliendo del terminal o cargando al barco según sea el caso, siguiendo las directrices establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima (uso de escoltas y/o personal y equipo especializado según el caso).

8. CAPITULO VIII- DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

- 8.1.1. Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes.
- 8.1.2. Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

8.2. Facilitación del tráfico marítimo

- 8.2.1. El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la autoridad marítima, conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rijan, en especial, lo contenido en las normas nacionales y convenios internacionales relacionados con la facilitación del tráfico marítimo.

8.3. Visita Oficial