



Tabla de Contenido

| | |
|---|----|
| REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A. | 5 |
| CAPÍTULO I | 5 |
| ASPECTOS GENERALES | 5 |
| 1.1. Alcance | 5 |
| 1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación | 5 |
| 1.3. Definiciones..... | 6 |
| 1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio | 10 |
| 1.5. Obligaciones..... | 10 |
| CAPÍTULO II | 16 |
| ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO | 16 |
| 2.1. Organización | 16 |
| 2.2. Administración | 17 |
| CAPÍTULO III | 21 |
| INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS..... | 21 |
| 3.1. Canal de acceso..... | 21 |
| 3.2. Dársena de maniobras..... | 21 |
| 3.3. Área de atraque..... | 22 |
| 3.4. Muelle..... | 22 |
| 3.5. Ayudas a la navegación | 23 |
| 3.6. Peligros a la navegación..... | 23 |
| 3.7. Áreas de fondeo..... | 24 |
| 3.8. UKC y calado operacional..... | 25 |
| 3.9. Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria..... | 25 |
| 3.10. Accesos vehiculares y peatonales..... | 25 |
| 3.11. Patios y bodegas..... | 25 |
| 3.12. Instalaciones para el recibo de la carga | 26 |
| 3.13. Equipos para operación portuaria | 26 |
| 3.14. Instalaciones de recepción de residuos solidos | 26 |
| CAPÍTULO IV | 27 |



| | |
|---|----|
| SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA..... | 27 |
| 4.1. Horarios..... | 27 |
| 4.2. Condiciones de la prestación de los servicios..... | 27 |
| 4.3 Documentación necesaria para la prestación del servicio..... | 29 |
| 4.4 Protocolo de verificación de información y documentos. | 29 |
| 4.5. Servicios generales:..... | 30 |
| 4.6. Servicios a la nave: | 30 |
| 4.7. Servicios a los pasajeros de bahía | 37 |
| CAPÍTULO V | 38 |
| PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD | 38 |
| 5.1. Protocolo de maniobras..... | 39 |
| 5.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal..... | 43 |
| 5.3. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación. | 43 |
| 5.4. Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.). | 43 |
| 5.5. Protocolo para apertura de bodegas | 45 |
| 5.6. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle | 46 |
| 5.7. Protocolo de evacuación directa de cargas | 47 |
| 5.8. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías..... | 48 |
| 5.9. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga..... | 48 |
| 5.10. Protocolo para el descargue con lluvia | 50 |
| 5.11. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros..... | 51 |
| 5.12. Protocolo de almacenamiento descubierto..... | 51 |
| 5.13. Protocolo de operaciones en fondeo..... | 53 |
| 5.14. Protocolo para la entrega de la carga | 53 |
| 5.15. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas..... | 54 |
| 5.16. Protocolo sobre cargas objetables..... | 55 |
| 5.17. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito | 55 |
| En el puerto, se presentan dos tráficos de carga en tránsito hacia otros puertos:..... | 55 |
| 5.18. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua | 56 |
| 5.19. Protocolo para evitar la presencia de animales..... | 56 |



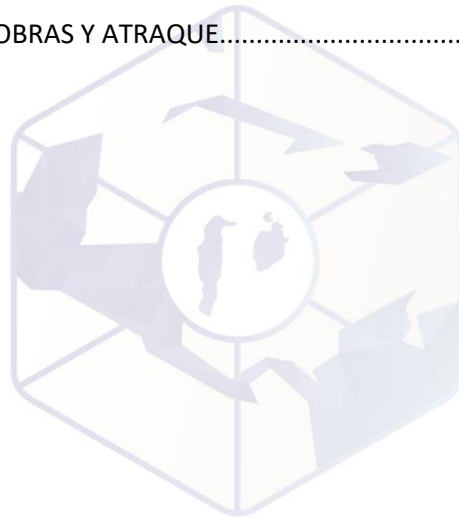
| | |
|---|----|
| 5.20. Protocolo de operación de equipos portuarios | 56 |
| 5.21. Protocolo de control de ingreso y salida de personas | 57 |
| 5.22. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos | 59 |
| 5.23. Protocolo de ingreso de ingreso y salida de vehículos de carga..... | 60 |
| 5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios | 61 |
| 5.25. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga..... | 61 |
| 5.26. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas..... | 64 |
| 5.27. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)67 | |
| 5.28 Protocolos para atender emergencias y contingencias | 67 |
| 5.29. Protocolo de circulación dentro del terminal | 70 |
| 5.30. Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas..... | 71 |
| 5.31. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción. | 71 |
| CAPÍTULO VI | 72 |
| REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES | 72 |
| 6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves | 72 |
| 6.2. Prelaciones para el atraque | 73 |
| 6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje | 75 |
| 6.4. Asignación de muelle | 76 |
| 6.5. Prohibiciones y condiciones para las naves durante su permanencia en el terminal | 78 |
| 6.6. Desatraque..... | 79 |
| 6.7. Orden de desatraque | 80 |
| 6.8. Requisitos para el zarpe | 80 |
| CAPÍTULO VII | 81 |
| CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE | 81 |
| 7.1. Salud en el trabajo: | 81 |
| 7.2. Responsables de protección al medio ambiente y medio marino..... | 82 |
| 7.3. Fumigaciones | 82 |
| 7.4. Residuos contaminantes procedentes de los buques | 82 |
| 7.5. Cargas de origen animal y vegetal. | 82 |
| 7.6. Cargas de material explosivo o radiactivo. | 83 |



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

| | |
|---|----|
| CAPÍTULO VIII | 83 |
| DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN | 83 |
| 8.1. Documentación | 83 |
| 8.2. Facilitación del tráfico marítimo | 83 |
| 8.3. Visita Oficial..... | 84 |
| 8.4. Libre plática..... | 84 |
| 8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios..... | 84 |
| ANEXOS | 88 |
| ANEXO No. 1 ORGANIGRAMA DE SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A. | 88 |
| ANEXO 2. CANAL DE ACCESO | 89 |
| ANEXO No. 3. AREA DE MANIOBRAS Y ATRAQUE..... | 89 |





**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A.

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Alcance

El Reglamento de condiciones técnicas de operación del Terminal Marítimo RCTO, 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

La sociedad portuaria SAN ANDRES PORT SOCIETY S. A. SAPS, en cumplimiento de la normativa que regula las actividades de las sociedades portuarias expide el presente reglamento, previas las siguientes consideraciones:

1. Que San Andrés Port Society S. A. SAPS, es una sociedad portuaria sometida en general al régimen de las sociedades anónimas y en especial al de las sociedades portuarias.
2. Que de conformidad con lo ordenado por la ley 1ª de 1991 el mantenimiento y continuo funcionamiento de los puertos es de interés público.
3. Que el Ministerio de Transportes, mediante la resolución 850 de 2017, establece las condiciones técnicas de operación de los puertos.
4. Que San Andrés Port Society S. A. SAPS, adquiere con la Gobernación del Departamento del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina como entidad concedente de la concesión portuaria, la obligación de actualizar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, de acuerdo con el alcance y lineamientos de la mencionada resolución 850 de 2017.
5. Las condiciones técnicas de operación portuaria contenidas en el presente reglamento son de obligatorio cumplimiento por parte de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. SAPS y por todos los usuarios del Muelle Departamental.
6. Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones del Muelle Departamental administradas por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. o por hacer uso de los servicios que ahí se prestan, los usuarios manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones consagrados en el presente reglamento.
7. Ninguna persona podrá desembarcar o embarcar por el Muelle Departamental mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualquiera que sea su clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria San Andrés Port Society S. A. y las autoridades competentes.
8. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios del Muelle Departamental del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por las autoridades portuaria,



marítima, aduanera, ambiental, sanitaria, departamental y por las autoridades competentes que ejercen funciones específicas relacionadas con las actividades portuarias, tales como las de inmigración, policivas, etc.

1.3. Definiciones

Para la correcta interpretación y aplicación de este reglamento de condiciones técnicas de operación, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- **Actividad Portuaria.** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; 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. (Ley 01 de 1991, artículo 5, numeral 5.1.).
- **Autorizados.** Los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 1ª de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.
- **Agente de carga internacional.** Persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, y cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad. (Código de Aduanas, artículo 1).
- **Agente marítimo.** Es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave. (Código de Comercio, artículo 1489).
- **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. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario. (Código de Comercio artículo 1473).
- **Autoridad Aduanera.** La Unidad Especial Administrativa Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- **Autoridad Ambiental.** El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y la Corporación Ambiental Coralina.



- **Autoridad Departamental.** La Gobernación del Departamento del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.
- **Autoridad Marítima.** La Dirección General Marítima y la Capitanía de Puerto.
- **Autoridad Portuaria.** Ministerio de Transporte, El CONPES, La Superintendencia de Puertos y Transporte.
- **Autoridad Sanitaria.** Ministerio de Protección Social a través de la Oficina de Sanidad Portuaria.
- **Bajamar.** La máxima depresión de aguas o altura mínima. (Decreto ley 2324 de 1984, numeral 3, artículo 167).
- **Cargas objetables.** Se considerarán como cargas objetables aquellas que al momento del arribo de la embarcación o barcaza muestren de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco. Como consecuencia de lo anterior se hayan presentados reclamos como efecto del acaecimiento de cualquier riesgo en la navegación, incluyendo abordaje, incendio, explosión, hundimiento, o derrame de productos al transferir hidrocarburos desde o hacia puertos.
- **Contrato de Concesión portuaria.** El contrato estatal en virtud del cual la Gobernación del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, permite a la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. que ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las instalaciones del Muelle Departamental de su propiedad. (Contrato No. 189 de 2004).
- **Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias.** Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.3).
- **Inspección no intrusiva.** 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 cuando las circunstancias lo ameriten.
- **Libre plática.** Es la autorización emitida por la Autoridad Marítima Nacional, en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar



suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o carga.

- **Naves.** Toda construcción principal o independiente idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión. (Código de Comercio, artículo 1432).
- **Naves de Servicio regular.** Las que prestan un servicio público de transporte sea para pasajeros, carga general, carga a granel o mixto, siguiendo rutas con puertos definidos, cumpliendo frecuencias e itinerarios preestablecidos.
- **Naves de Turismo:** Las embarcaciones que están destinadas al transporte de pasajeros en tráficos de cruceros.
- **Naves de línea ocasional.** Las que prestan un servicio público de transporte sea para pasajeros, carga general, carga a granel o mixto, sin rutas, frecuencias e itinerarios preestablecidos.
- **Operador portuario.** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la actividad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.9)
- **Plataforma flotante.** Estructura o artefacto naval sin propulsión propia que sobrenada, destinada a prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.10).
- **Playa Marítima.** Zona de material no consolidado que se extiende hacia la tierra desde la línea de la más baja marea hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica o hasta donde se inicie la línea de vegetación permanente, usualmente límite efectivo de las olas de temporal. (Decreto ley 2324 de 1984, numeral 2, artículo 167).
- **Puerto.** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera 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/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y atracaderos. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.11).
- **Puerto de cabotaje.** Es el que sólo puede utilizarse para operaciones entre puertos colombianos. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.12)



- **Puerto de servicio público.** Es aquel en donde se prestan servicios a todos los usuarios, y quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones y procedimientos establecidos para el terminal. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.15).
- **Puerto habilitado para el comercio exterior.** Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.17)
- **Sociedad portuaria.** Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.20).
- **Terrenos de bajamar.** Los que se encuentran cubiertos por la máxima marea y quedan descubiertos cuando ésta baje. (Decreto ley 2324 de 1984, numeral 4, artículo 167).
- **Usuarios del puerto.** Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona natural o jurídica que utiliza las instalaciones o recibe servicios en las instalaciones del Muelle Departamental. (Ley 1 de 1991, artículo 5, numeral 5.23)
- **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.
- **Puertos HUB.** Es un puerto central o de redistribución de carga, al que arriban líneas navieras de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido.
- **Reglamento sanitario (RSI 2005).** Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58 Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de estas y la respuesta apropiada.
- **Usuario del terminal portuario.** Todas las personas naturales o jurídicas que reciban o presten servicios categorizadas como actividades portuarias o de transporte dentro de las instalaciones del terminal portuario.
- **Ventana de tiempo.** Período de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar a la terminal portuaria y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes.



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

San Andrés Port Society S.A., en alcance a los objetivos de la actividad portuaria de servicio público, la prestación de los servicios directos o los ofertados a través de Operadores portuarios terceros, tendrán como principios:

- La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan en el respectivo contrato de concesión o autorización.
- El desarrollo de la planificación portuaria.
- El comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios del servicio.
- La protección de los usuarios.
- La libre participación en la prestación de servicios básicos.

Para este objetivo, San Andrés Port Society SA, cumplirá y hará cumplir por cada uno de los usuarios y proveedores de servicios portuarios, los requisitos de idoneidad exigidos por cada una de las autoridades competentes relacionadas con las funciones y roles de la actividad portuaria; Las licencias, autorizaciones y registros derivadas de su profesión serán exigibles, de acuerdo con los lineamientos formales, técnicos y profesionales de cada actividad.

1.5. Obligaciones

1.5.1 Obligaciones de los autorizados y quienes realicen actividades portuarias.

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, la sociedad portuaria y quienes realicen operaciones en el terminal portuario deberán:

1. Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las consideradas en el presente reglamento, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.
2. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
3. Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo con la normatividad vigente.



4. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año, de acuerdo con la demanda de servicios.
5. Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaje, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
6. Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
7. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo, en desarrollo de sus funciones.
8. Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio Marpol 73/78, para la implementación de instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a las terminales portuarias localizados en la jurisdicción marítima nacional y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. No obstante, esta directriz, la Sociedad Portuaria se abstiene de recibir los residuos de los buques, por las restricciones ambientales aplicables al entorno de la Isla y las directrices de Coralina como autoridad ambiental.
9. Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en RCTO y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente de San Andrés Port Society S.A.
10. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
11. Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadía de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.
12. Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. Los autorizados deberán velar por facilitar el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y de enturnamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. San Andrés Port Society S.A, deberá garantizar el acceso directo a la información de enturnamiento y citas agendadas, haciendo uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones, en los espacios antes indicados, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios.



13. Reportar periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces, la información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
14. Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.

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

1.5.2. Obligaciones de los operadores portuarios

- Acreditar ante la Gerencia General, su condición de operador portuario, en las áreas de servicios que ofrece, las condiciones de instalaciones y áreas necesarias para el eficiente servicio. Para ello, deberá presentar y mantener actualizada la siguiente documentación:
 - Fotocopia autenticada del registro de operador vigente, emitido por la autoridad competente.
 - Relación del personal operativo y administrativo de planta y temporal, con sus respectivas afiliaciones a las EPS, ARL y AFP y cajas de Compensación.
 - Descripción de uniformes y distintivos de la empresa.
 - Póliza de responsabilidad civil y por accidentes y daños a las instalaciones, equipos de terceros y cargas de acuerdo con los criterios adoptados por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A.
 - Relación de equipos y sus certificados de inspección, emitidos por una compañía certificadora.
 - Registro de la Cámara de Comercio, nombre de su representante legal, dirección, teléfono y los servicios que presta.
 - Haber celebrado el correspondiente contrato de prestación de servicios de operación portuaria con la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.
- Las empresas de operación portuaria están obligadas a cumplir con todas las obligaciones laborales adquiridas con sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales.
- La Sociedad Portuaria podrá exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso al Terminal en caso de encontrar irregularidades o incumplimiento al respecto.
- Toda empresa de operación portuaria que planea prestar servicios en las instalaciones portuarias deberá registrarse ante la Sociedad Portuaria, solicitar y obtener autorización



a la Sociedad Portuaria, que la otorgará de conformidad con la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión suscrito con el Departamento, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.

- Toda empresa de operación portuaria debe presentar anualmente una certificación por parte de la ARL a la que se encuentre afiliado en el que conste nivel de cumplimiento de la implementación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (Decreto 1072 de 2015 y Resolución 1111 de 2017).
- Toda empresa de operación portuaria debe presentar mensualmente ante el área de Seguridad y salud en el trabajo de SAPS el listado de incidentes y accidentes de trabajo reportados a la ARL junto con la investigación y plan de acción frente a cada uno de los accidentes de trabajo reportados.

1.5.3. Obligaciones de las agencias marítimas

De acuerdo con el Art. 1489 del Código de Comercio Colombiano, Agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.

En alcance del Art. 1492 de dicho código, son obligaciones del agente marítimo:

- Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte;
- Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto;
- Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave;
- Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;
- Responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías;
- Responder por los objetos y valores recibidos;
- Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada, y
- Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga estos en el país.

Como usuario y proveedor de servicios en el puerto, estas agencias deberán estar inscritas ante la Sociedad Portuaria, cumpliendo con los requisitos que la Autoridad Marítima Nacional exige para su funcionamiento y actividad como agencia marítima.

1.5.4. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

- Los usuarios deberán registrarse ante la Sociedad Portuaria de conformidad con el procedimiento que se determine para cada caso, y están obligadas a cumplir con todas



las obligaciones laborales adquiridas con sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales.

- La Sociedad Portuaria podrá exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso al Terminal en caso de encontrar irregularidades o incumplimiento al respecto.
- San Andrés Port Society S. A. definirá los tipos de garantías y montos de las mismas que deban suscribir los operadores portuarios con el fin de amparar los posibles daños a terceros, a la carga y a las instalaciones del Muelle Departamental
- Para que un operador portuario pueda ser nominado y asignado a una operación dentro del Muelle Departamental, deberá tener vigente el registro como operador portuario, expedido por la autoridad portuaria competente. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. impedirá la operación y el acceso a las instalaciones del personal y equipo de las empresas operadoras que no tengan su registro vigente.
- Los equipos y personal de una empresa de operación portuaria asignada solo podrán permanecer y circular en las zonas predeterminadas para la labor contratada, previa coordinación con la Dirección Operativa de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.
- Las contrataciones y subcontrataciones que los operadores portuarios realicen para cumplir con las actividades asignadas en el Comité de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., serán comunicadas a la Dirección Operativa, teniendo cada operador subcontratado, la obligación de cumplir con todos los requisitos exigidos para los operadores principales.
- Los operadores portuarios serán solidariamente responsables en el cumplimiento de este reglamento y demás disposiciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.
- Las relaciones entre operadores y los usuarios que los contraten se rigen por el Código de Comercio.
- La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. establecerá las condiciones mínimas de operación, que permitan mantener los niveles de productividad y competitividad y determinará los indicadores mínimos por tipo de nave, tipo de carga, tipo de equipo e instalación que se deben cumplir por parte de los usuarios y operadores; del incumplimiento a estos estándares mínimos, surgirán los correctivos y alcances por parte de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.
- Las operaciones portuarias serán calificadas como operaciones marítimas y terrestres, según se ejecuten en atención directa a la nave en muelle para cargue y descargue, y en zonas de maniobras para las primeras y del servicio a la carga y vehículos terrestres en patios y muelles para las segundas.
- La coordinación de los operadores portuarios se realizará a través la Dirección de Operaciones, de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., tanto para las operaciones marítimas como para las operaciones terrestres.



- Las operaciones de cargue y descargue serán coordinadas por la Dirección de Operaciones, de acuerdo con la nominación de operador que realice el armador o su agente marítimo, en reunión del Comité de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. que se realizará diariamente en las instalaciones del Muelle Departamental y por convocatoria de la mencionada Dirección.
- Las operaciones terrestres, serán coordinadas igualmente por la Dirección de Operaciones, de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. mediante asignación de la empresa operadora por parte del usuario respectivo. La empresa operadora asignada por parte del usuario deberá cumplir con las condiciones de equipamiento, ubicación, rendimientos y condiciones de seguridad que este reglamento y las condiciones de operación requieren para cada caso.
- La empresa operadora asignada se compromete a suministrar oportunamente el personal y/o el equipo 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 predeterminados por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., de conformidad con lo establecido por el Comité de Operaciones.
- La sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. podrá exigir al usuario el cambio de operador, cuando este no cumpla con la oportunidad de inicio de actividades, equipo necesario y rendimientos mínimos. Si estas deficiencias operativas interfieren con la eficiencia de otros frentes de trabajo y de otros operadores, la Dirección Operativa puede suspender la actividad deficitaria, si el cambio de operador o el mejoramiento de las condiciones exigidas no se realiza.
- La sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. puede otorgar incentivos tarifarios por mayor productividad, tanto a la carga como a las empresas operadoras portuarias.
- Toda empresa de operación portuaria y los demás usuarios están obligados al culminar sus operaciones, de manera inmediata, a dejar en perfecto estado de limpieza y orden el área de trabajo asignado. En el caso que el usuario no cumpla con este requisito, la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. lo hará directamente, con cargo al usuario.
- Todos los cargamentos que se movilicen a través del Muelle Departamental y sus instalaciones, deben tener escrito en forma clara, visible y legible las marcas, códigos, pesos, medidas, características, y demás datos indicativos anotados con igual información a la contenida en los documentos que los amparan, así como las señales para el correcto manipuleo y almacenaje, y en el caso de carga peligrosa, la rotulación correspondiente de acuerdo con las normas establecidas por la O.M.I.

1.5.5. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

San Andrés Port Society SA posee la declaración de protección No. 070025 válida hasta el 20 de abril de 2021 emitida por la DIMAR, sobre el cumplimiento del terminal portuario, de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del código internacional para la protección de buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y que la



instalación portuaria observa el plan de la protección aprobado para buques graneleros y carga general.

Las disposiciones y procedimientos contemplados en Plan de Protección de la Instalación Portuaria, aprobado por la DIMAR hacen parte de este reglamento y su cumplimiento será extensivo a sus usuarios, visitantes y todas las personas naturales y jurídicas que ingresen a las instalaciones.

El puerto cuenta con el OPIP principal y alterno.

CAPÍTULO II

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

2.1.1. La compañía o empresa

San Andrés Port Society SA es una sociedad anónima, establecida en el territorio colombiano mediante escritura pública No. 1595 del 15 de noviembre de 1996 de la notaria de San Andrés Isla. El contrato de concesión 189 del 05 de noviembre 2004 otorgado por la Gobernación del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

2.1.2. Funciones del Terminal o sociedad portuaria

De acuerdo con el alcance del contrato de concesión portuaria, la Ley 01 de 1991 y sus normas reglamentarias, la sociedad portuaria y el muelle departamental concesionado, tiene como funciones principales:

- Construcción, operación y administración de la estructura portuaria dentro de los mayores estándares de calidad, eficiencia, seguridad y protección del medio ambiente.
- Definir políticas operativas, administrativas y de desarrollo que tiendan por el mejoramiento continuo del servicio a sus usuarios.
- Planeación estratégica de la operación portuaria incorporando metodologías de benchmarking y manufactura de calidad mundial para el mejoramiento continuo de sus operaciones.
- Cumplimiento de la normatividad nacional e internacional sobre Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Convenio SOLASPBIP), prevención de la contaminación por buques (MARPOL 73/75), y demás normas portuarias y ambientales nacionales.
- Implementación de un programa de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo que garantice una operación portuaria permanente y segura.
- Determinar normas y procedimientos para las actividades de inspección y vigilancia de plumas y aparejos, carga a bordo y almacenada, operaciones y equipos portuarios, vehículos automotores y personal dentro de las instalaciones.
- Facilitar la logística y contribuir con las entidades de vigilancia competentes para las actividades de control aduanero, antinarcóticos y fitosanitarios.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

2.2. Administración

2.2.1. Modelo de administración y operación

Para el funcionamiento y operación del Muelle Departamental y su zona adyacente de servicios, la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. tiene un esquema organizacional que le permite el cumplimiento estricto de su objeto social y el del contrato de concesión portuaria. La Sociedad portuaria podrá ofrecer directamente o a través de operadores portuarios, los servicios propios de la actividad portuaria del terminal. (Ver organigrama anexo 1)

2.2.2. Relación con los usuarios

Las relaciones entre la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. y sus usuarios están a cargo del Gerente General y de los funcionarios que él delegue de acuerdo con su estructura orgánica.

2.2.3. Estructura tarifaria

Las tarifas serán establecidas en dólares de los estados unidos, por los servicios autorizados para las sociedades portuarias de servicio público.

Las tarifas portuarias deberán cubrir todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, la depreciación y una remuneración a la inversión del concesionario.

Estas tarifas podrán modificarse, sin necesidad de autorización previa y darán aviso a la Superintendencia de Puertos y Transporte de cualquier variación que establezcan, justificándola. Las tarifas serán publicadas en dos ocasiones con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con treinta días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir.

Para los servicios de cargue y descargue de naves, dragado, pilotaje, estiba y desestiba, remolcadores, almacenamiento, manejo terrestre y porteo, y similares, podrán señalar libremente las tarifas por estos servicios. Art 20 Ley 01 de 1991.

2.2.4. Protocolo de facturación

Dando alcance a los principios de la ley 01 de 1991, la sociedad portuaria no está facultada para ofrecer servicios gratuitos ni fuera de su sistema tarifario aprobado y publicado.

Para la facturación, el usuario del terminal portuario en el área de tesorería recibe las facturas correspondientes, teniendo como generalidad el pago anticipado. La sociedad portuaria puede acordar el pago de los servicios portuarios, posteriores a la prestación de los servicios; esta opción solo se dará con autorización escrita por parte de la



Gerencia general y se establecerán los condicionantes para su pago y prestación de servicios posteriores.

La facturación se hará en pesos colombianos. Para los servicios cuyas tarifas estén establecidas en dólares, se aplicará la TRM del día de la facturación. La sociedad portuaria puede cobrar intereses de mora a la más alta tasa autorizada, para las facturaciones que no se cancelen de forma oportuna.

Para la elaboración de la factura y su pago se tiene el siguiente procedimiento:

1. El área de facturación a través del sistema de información Zeus portuario, genera las Facturas por los siguientes conceptos:

Uso de instalaciones, Muellaje, Almacenamiento, servicio de básculas cuya información es alimentada a través de los reportes del área de operaciones y través de una Archivo XML (base de datos de la información de manifiestos o sobordos de carga del transportador marítimo), el cual es importado al sistema de información Zeus Portuario.

2. Con la autorización de entrada o salida de la mercancía y la factura cancelada, el cliente puede retirar o ingresar la mercancía.

Los servicios del puerto pueden pagarse o gestionarse a través de facturas proforma para pagos anticipados y transferencias bancarias, cuando el cliente puede acceder a estos servicios.

2.2.5. Sistema de gestión de calidad

San Andrés Port Society ha certificado su sistema de gestión de calidad bajo los estándares de la norma Técnica Colombiana ISO 9001 desde octubre del año 2015; el alcance de su Sistema de gestión de Calidad es la prestación de servicios de administración, comercialización y facilitación a las operaciones portuarias a la carga en el puerto marítimo de San Andrés Islas.

Para su Sistema de Gestión de Calidad ha establecido una política de gestión, la cual se cumple mediante unos objetivos trazados que son medidos de manera anual, junto con la revisión por la dirección mediante la cual, la alta dirección se compromete aportando los recursos necesarios para el mantenimiento de su sistema de gestión de calidad.

Política de Gestión Integrada

San Andrés Port Society, encargada de la administración y control de servicios de carga de cabotaje y comercio exterior por el terminal marítimo de San Andrés Isla, realiza la prestación oportuna, eficiente, amable y segura de servicios portuarios con la participación activa de un equipo de operadores, agentes marítimos, navieros, y agencias de aduanas, comprometiéndose con:

- La satisfacción de las necesidades y expectativas de nuestros clientes y usuarios
- Contribuir al desarrollo y crecimiento empresarial, social y del comercio internacional del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.
- Identificar, evaluar y controlar los aspectos e impactos ambientales significativos relacionados con la prestación del servicio, para proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación.



- Minimizar la ocurrencia de accidentes de trabajo y enfermedades laborales a través de la Identificación, evaluación y control de los riesgos, promoviendo y manteniendo el bienestar físico, mental y social de trabajadores, contratistas y visitantes.
- Apropiar recursos humanos, físicos y económicos para el funcionamiento del Sistema de Gestión Integral
- Cumplir con los requisitos legales aplicables al sistema de Gestión Integral, mejoramiento continuo de nuestros procesos, servicios y del sistema de Gestión Integral.

Objetivos de gestión integrados

- Implementar soluciones que mejoren la calidad de los servicios portuarios a través de la eficiencia y la seguridad de las operaciones para satisfacer a clientes y partes interesadas.
- Contar en cada puesto de trabajo de San Andrés Port Society SA con personal competente con impacto en la calidad de la gestión administrativa y operativa.
- Implementar estrategias que permitan hacer un uso eficiente de los recursos, así como prevenir, mitigar y controlar la contaminación, cumpliendo con la normatividad relacionada con el medio ambiente y demás aplicables.
- Promover la cultura de prevención de riesgos y autocuidado en los empleados, contratistas y usuarios en general a través de la ejecución de programas de seguridad y salud, así como también de los visitantes mediante procesos de comunicación externa, para prevenir lesiones y accidentes.

2.2.6. Políticas de calidad y acceso.

Condiciones de acceso a la prestación del servicio.

La prestación de servicios deberá garantizar en materia de eficiencia, eficacia y competitividad, los siguientes objetivos:

- Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
- Implementar la política de gestión de calidad.
- Mejorar la competitividad frente a otros puertos competidores.
- 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

San Andrés Port Society SA podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual la sociedad portuaria los acepta a satisfacción.



2.2.8. Código de buen gobierno del puerto

Se pretende establecer criterios ambientales y técnicos de las operaciones de cargue, descargue, transporte, almacenamiento u otras actividades de manipulación de graneles sólido, Contenedores, y carga general en el Terminal portuario de SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A.

Se tienen como objetivos específicos:

- Brindar un instrumento de referencia técnica, de consulta, orientación y de gestión que contenga los lineamientos de acción y establezca criterios unificados de carácter operacional y estructural, relacionadas con las actividades de manipulación y almacenamiento de cada tipo de carga.
- Clasificar e identificar los tipos de cargamentos movilizados por el terminal portuario
- Proponer indicadores de gestión operativa cuantificables y medibles.
- Garantizar la aplicabilidad de los reglamentos de condiciones técnicas de operación y gestión de calidad con que cuenta SAPS
- Garantizar la aplicabilidad y cumplimiento del código PBIP en las actividades de alcance con dicho código.

Misión

Prestamos servicios portuarios con calidad, seguridad, oportunidad y responsabilidad social, para satisfacer las necesidades de nuestros clientes y usuarios a través de una eficaz administración y comercialización de servicios a la carga de cabotaje y de comercio exterior por el Muelle Departamental, concesionado a SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A.

El talento humano de la región es nuestra ventaja competitiva y la mejora continua de servicios y de procesos es nuestra pasión, para contribuir con el desarrollo de la comunidad portuaria y el crecimiento de empleados y accionistas.

Visión

Ser en el 2020 un puerto turístico internacional y centro de acopio de contenedores de trasbordo abiertos a alianzas público-privadas que propendan por el desarrollo portuario y económico del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Lo que se logrará mediante:

- Cumplimiento de la normatividad legal ambiental.
- Calado de acceso al puerto mayor a 28 pies con la participación activa de las Entidades Estatales para conseguir y apropiar recursos.
- Ejecución de un plan de adecuación y mejoramiento de la infraestructura portuaria coherente con la demanda esperada como consecuencia de la cuantificación del tamaño del mercado de turistas y de contenedores de trasbordo en los próximos 5 años.
- Compromiso de las entidades de orden estatal que intervienen en estos propósitos y de los sectores empresariales privados del Archipiélago que usufructuarían los beneficios de estas potenciales demandas, para proponer alianzas que generen beneficio mutuo.



CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canal de acceso.

Acceso Marítimo para la operación del Terminal. Se cuenta con un Canal público de acceso de 3.500 metros de longitud, aproximadamente 75 metros de ancho.

La profundidad mínima del canal de acceso es de 5,18 metros. La profundidad de la zona de atraque es de 7,62 metros.

La localización de la señalización del canal de acceso, en coordenadas Magna Sirgas Oeste Insular son las siguientes: **Ver anexo 02**

| PUNTO | COORDENADAS X ESTE | COORDENADAS Y NORTE |
|-------------|--------------------|---------------------|
| BOYA DE MAR | 1150678,785 | 1878881,461 |
| BOYA No 1 | 1150456,838 | 1879224,876 |
| BOYA No 2 | 1150647,727 | 1879275,060 |
| BOYA No 3 | 1150259,216 | 1879940,665 |
| BOYA No 4 | 1150452,310 | 1879972,417 |
| BOYA No 5 | 1150124,302 | 1880273,779 |
| BOYA No 6 | 1150101,816 | 1880588,732 |
| BOYA No 6A | 1150198,483 | 1881099,501 |
| BOYA No 7 | 1149951,069 | 1880774,526 |
| BOYA No 8A | 1150127,883 | 1881894,340 |
| BOYA No 9 | 1150030,672 | 1881257,540 |
| BOYA No 10 | 1150178,889 | 1881668,678 |
| BOYA No 10 | 1150051,578 | 1882165,362 |
| BOYA No 11 | 1150022,685 | 1882089,901 |
| BOYA No 12 | 1149978,554 | 1882271,642 |
| BOYA No 13 | 1149917,586 | 1882209,230 |

Nota: La ejecución de los planes futuros de profundización que adelantan las autoridades del sector transporte y la Gobernación del Departamento, llevará a tener mejores especificaciones de las facilidades de acceso y maniobras.

3.2. Dársena de maniobras.

El puerto de san Andrés cuenta con un área dentro de la dársena de 280 x 412,63 metros desde el borde del muelle hacia el norte en dirección a la zona de los Almendros; esta área se utiliza para realizar las maniobras de atraque y desatraque de la sociedad portuaria y cuenta con una profundidad 7,62 metros. El área de la zona de maniobras es de 114.208 metros cuadrados



| ZONA DE MANIOBRAS - COORDENADAS MAGNA OESTE INSULAR | | | |
|--|---------------------------|----------------------------|----------------|
| PUNTO | COORDENADAS X ESTE | COORDENADAS Y NORTE | ÁREA M2 |
| Punto A | 1149329,544 | 1882775,929 | 114.208 |
| Punto B | 1149530,975 | 1882973,881 | |
| Punto C | 1149838,259 | 1882734,924 | |
| Punto D | 1149666,425 | 1882513,956 | |

Ver anexo No 3

3.3. Área de atraque.

El Muelle Departamental concesionado a San Andrés Port Society cuenta con un área de atraque de 412,63 x 25 metros las cuales se divide en seis puestos de atraque, cuenta con una profundidad de 7,62 metros y su tipo de fondo es de arena coralina.

| ZONA DE ATRAQUE - COORDENADAS MAGNA OESTE INSULAR | | | |
|--|---------------------------|----------------------------|----------------|
| PUNTO | COORDENADAS X ESTE | COORDENADAS Y NORTE | ÁREA M2 |
| Punto A | 1149329,544 | 1882775,929 | 10668,872 |
| Punto B' | 1149344,891 | 1882795,664 | |
| Punto C' | 1149681,772 | 1882533,691 | |
| Punto D | 1149666,425 | 1882513,956 | |

Ver anexo No 3

3.4. Muelle.

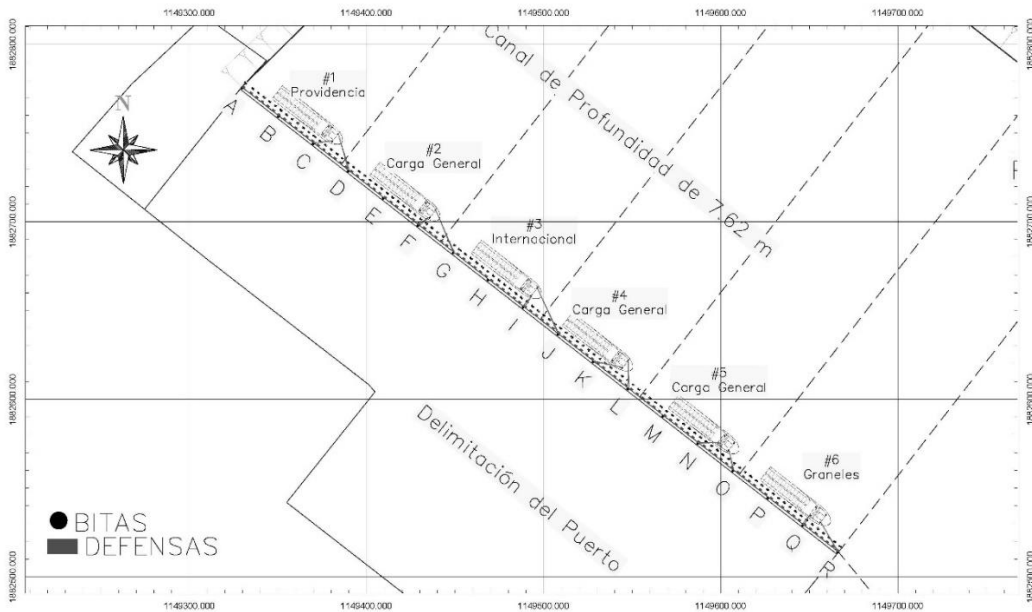
El terminal portuario cuenta con las siguientes instalaciones de muelle: Muelle longitudinal de 412,63 metros de largo; Zona de atraque: 8 metros de ancho y 412,63 metros de longitud que dan cabida para 6 posiciones de atraque. El muelle es una estructura de muelle con bloques por gravedad, que dan el soporte suficiente para la demanda de necesidades portuarias de la Isla y el departamento

El terminal portuario está ubicado en las coordenadas 12°34'23.94" N - 81°42'06.72" W.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO



Elementos de Amarre

El muelle cuenta con 19 bitas, distribuidas a lo largo del muelle, con una separación de 24,1 metros cada una, según se muestra en el plano anterior

Elementos de Defensa

El puerto cuenta con 109 defensas de caucho (llantas), distribuidas a lo largo del muelle, con una separación de 4.00 metros en promedio

Cálculo de Resistencia

No se cuenta memorias de diseño y construcción del muelle. El muelle ha sido utilizado con las cargas y tráfico de la isla, sin limitaciones, de acuerdo con el equipamiento del puerto.

3.5. Ayudas a la navegación

El canal de acceso cuenta con ayudas a la navegación que guían los buques por una boya de mar de color blanco (boya luminosa de mar) y por veintitrés boyas de color rojo y verde (boyas luminosas tipo bahía) que les enseñan la ruta hacia el puerto. Además, en su rumbo encuentran la ayuda de 6 faros.

Para la coordinación de las maniobras de aproximación y navegación se cuenta con sistemas de comunicación del Canal marino 01A, canal de contacto 16 VHF. El puerto no cuenta con ayudas adicionales a la navegación

3.6. Peligros a la navegación.

La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. informará a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima, la ocurrencia de cualquier siniestro



que se presente en sus instalaciones, en el canal de acceso al Muelle Departamental, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación, y conjuntamente con las dos entidades coordinarán los correctivos del caso.

Es un canal natural de 3.500 metros de longitud, con un ancho irregular que disminuye a medida que el buque se aproxima al muelle. Su tránsito presenta cierta dificultad, en razón a su forma irregular y a la presencia de numerosos bajos coralinos.

En inmediaciones de la boya No.16, aproximadamente a 697.5 m y en marcación 022° a Cotton Cay, se encuentra una barra coralina, lugar en el cual el navegante debe extremar las medidas de seguridad durante su travesía. La batimetría irregular y la escasa profundidad limitan el paso de embarcaciones con calados superior a 3.6576 m (12 ft).
Dimar – CIOH.

3.7. Áreas de fondeo.

Las áreas de fondeo están definidas por la Autoridad Marítima, la cual para tal fin publicó la carta de navegación del Puerto con sus respectivas convenciones, carta de navegación 200 y sus actualizaciones.

De acuerdo con El derrotero de Costas y áreas insulares de Colombia de la Dimar, para los buques que se dirijan hacia el Muelle Departamental, existen dos sitios de fondeo, en caso de espera para turno de atraque. El primero (área de fondeo C), ubicado frente a Hayne's Cay está protegido del fuerte oleaje, pero expuesto a los intensos vientos que puedan presentarse de acuerdo con la época del año. El segundo (área de fondeo D), localizado frente al Cayo Acuario, con características similares al anterior, poco menos expuesto a los vientos.

De acuerdo con la Autoridad Marítima Nacional, además de las áreas descritas, se cuenta con dos áreas de fondeo adicionales (Áreas de fondeo A y B) dentro de la bahía, paralelas a la Avenida Newball. **Ver anexo 02**

Las áreas de fondeo autorizadas por la Autoridad Marítima Nacional están localizadas según las siguientes coordenadas en sistema Magna Sirgas Oeste Insular:

| AREA DE FONDEO C | | | |
|------------------|-----------------------|------------------------|---------|
| PUNTO | COORDENADAS X ESTE | COORDENADAS Y NORTE | ÁREA M2 |
| P1 | 1150547,084 | 1880498,239 | 71159 |
| P2 | 1150273,128 | 1880397,207 | |
| P3 | 1150358,572 | 1880169,267 | |
| P4 | 1150633,732 | 1880271,535 | |

| AREA DE FONDEO D | | | |
|------------------|-----------------------|------------------------|---------|
| PUNTO | COORDENADAS X ESTE | COORDENADAS Y NORTE | ÁREA M2 |
| P1 | 1150289,764 | 1879758,545 | 166145 |
| P2 | 1149902,910 | 1879706,108 | |
| P3 | 1149958,561 | 1879285,280 | |
| P4 | 1150347,232 | 1879337,727 | |



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

3.8. UKC y calado operacional.

La mínima profundidad del canal de acceso es de 5,1 metros. El UKC (under kill clearance,) el calado operacional del canal de acceso, área de maniobras y atraque de la instalación portuaria es de 0,90 metros.

Existe un programa de mejoramiento en ejecución para llevar a 8,53 metros en el canal de acceso en la cual participan las autoridades del sector portuario y la Gobernación del Departamento. En su momento se darán las especificaciones pertinentes.

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

San Andrés Port Society S.A. mantendrá la profundidad en el área de maniobras e igualmente deberá informar a la Superintendencia General de Puertos y Transporte, a la Dirección General Marítima y a los usuarios del Muelle Departamental, el calado operacional en esa área; las variaciones que ocurran por los cambios en la profundidad serán divulgadas a través de medios de comunicación de amplia circulación y sintonía a nivel local.

San Andrés Port Society S.A. se compromete a limitar las operaciones de las naves respetando el margen de seguridad mínimo requerido por las autoridades competentes y las condiciones de seguridad para el uso de las áreas de maniobras y los canales acceso.

Por su condición de canal público y la gestión de balizaje, las batimetrías corresponden a la Autoridad marítima Nacional. Las áreas maniobras, a cargo de San Andrés Port Society SA. Las batimetrías en el canal se realizan anualmente, según confirma la Autoridad Marítima Nacional.

Dado el bajo nivel de sedimentación que ocurre en la bahía interna, la Sociedad Portuaria tendrá una actualización de batimetría de las zonas de maniobras cada 5 años, o en eventos en que, de acuerdo a las directrices de la Autoridad Marítima Nacional y las recomendaciones de los operadores marítimos del puerto, así lo recomienden.

3.10. Accesos vehiculares y peatonales.

El terminal portuario está localizado en la zona urbana de North East, a la altura del Barrio Los Almendros, sobre la Avenida Newball, en el núcleo comercial de servicios y vivienda de la isla. Los establecimientos de servicio y comercio que reciben y generan cargas marítimas están a una distancia aproximada de 2 kilómetros y conectados con el muelle por calles pavimentadas de tráfico lento y de carácter urbano.

Dentro del plan maestro de desarrollo del puerto, se tiene prevista una entrada adicional por que da a la zona industrial. Dicho acceso tendrá servicio para la entrada al futuro terminal de cruceros principalmente y para en casos de congestión de la entrada principal.

3.11. Patios y bodegas.



Área de almacenamiento:

El terminal portuario cuenta con los espacios de almacenamiento:

- Graneles sólidos: un patio de 10.775 metros cuadrados;
- Contenedores: Patios con 6.280 metros cuadrados;
- Carga General: Patios con 2.775 metros cuadrados;
- Almacenamiento cubierto: una bodega de 1.806 metros cuadrados

3.12. Instalaciones para el recibo de la carga

La carga que se recibe para embarque en el terminal portuario corresponde a envases vacíos, contenedores vacíos y material de chatarra. Los despachos a Providencia son de carga general y contenedores consolidados en puerto.

Por esta razón, la recepción de la carga para embarque no requiere instalaciones ni equipo diferente al disponible para el manejo terrestre, porteo y cargue de naves, apoyado en la báscula camionera.

Para la carga en tránsito o reembarque, se cuenta con equipo de inspección no intrusiva al servicio de las autoridades competentes.

3.13. Equipos para operación portuaria

Dentro del terminal se encuentran equipos de operadores portuarios, quienes cuentan con los equipos certificados para realizar las operaciones.

- **Equipo de muelle:** Diez grúas para descargue de granel sólido, contenedores y carga general
- **Equipo de patios:** Quince montacargas de diferentes capacidades.
- **Báscula:** una camionera y una para carga suelta
- **Inspección no intrusiva:** Un scanner para pallets y paquetes

3.14. Instalaciones de recepción de residuos sólidos

San Andrés Port Society SA, cuenta con dos centros de acopio de residuos sólidos los cuales tienen dos usos diferentes;

- El primero es usado para almacenar temporalmente residuos ordinarios que son recogidos por la empresa recolectora de basuras de la isla, Trash Buster quien realiza la disposición de acuerdo con el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos de la isla, en el relleno sanitario Magic Garden;
- El segundo centro de acopio de residuos es usado para almacenar temporalmente residuos reciclables, como papel, plástico y vidrio los cuales son usados en actividades de reciclaje lideradas por San Andrés Port Soecita y otras que son liderados por entidades o personas externas.



Estas instalaciones son para los residuos generados dentro de la actividad portuaria, y no tiene alcance para la recepción de residuos de los buques; esta restricción se ha establecido por las limitaciones de la isla en el tratamiento de basuras, residuos y otros elementos que requieren instalaciones específicas para su disposición, transformación o reducción final.

CAPÍTULO IV

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horarios

4.1.1. Horario de atención al público.

El terminal portuario ofrece sus servicios portuarios las 24 horas diarias los 365 días del año.

4.1.2. Horario de trabajo

Los horarios de atención para la prestación de servicios en San Andrés Port Society SA. son los siguientes:

- Atención de servicios marítimos a los buques, para servicios de recibo, almacenamiento y despacho de carga.

De las 00:00 a las 24:00 horas, de lunes a domingo, 365 días al año.

- Atención de servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria:
 - Lunes a viernes de 8:00 am 12:00 y de 14:00 a 18:00 horas.
 - Sábado: tendrá atención de 08:00 AM a las 12:00 M.
 - Para servicios por fuera de este horario, se hará con solicitud previa para programar atención de esta área.

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

La prestación de servicios que se fijen en los reglamentos de condiciones técnicas de operación deberá garantizar en materia de eficiencia, eficacia y competitividad, los siguientes objetivos:



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

4.3 Comité de Operaciones

El Comité de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. es el encargado de la coordinación y programación de todas las actividades que deben realizarse diariamente en el Muelle Departamental y sus instalaciones.

1. El Comité está integrado por:

- El Director de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., quien lo presidirá.
- Los armadores de las naves anunciadas y en operación.
- Los agentes marítimos de naves anunciadas y en operación.
- Los operadores portuarios nominados.

2. El comité se reunirá todos los días de lunes a viernes en las oficinas de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. a las 15:00 horas y la programación de los servicios cubrirá las siguientes 24 horas, pudiendo ajustarse cada 8 horas, por razones de movilidad de horarios de iniciación y terminación de labores, que conlleva el cambio de horario de atraque y zarpe, y el ajuste de horario para los sectores de almacenamiento, todo ello de conformidad con los lineamientos acordados en el Comité. Los sábados se hará a las 10:30, y cubrirá la programación de los servicios hasta las 15:00 horas del lunes siguiente. La ocurrencia de lunes festivos no elimina ni aplaza la celebración del Comité de Operaciones.

3. La programación será la correspondiente a las naves y servicios de operación portuaria cuyos armadores, agentes marítimos o empresas operadoras esté a paz y salvo, y cumplan con los requisitos exigidos por el presente reglamento.

4. Para cada nave que haya sido anunciada y confirmada de acuerdo con los procedimientos establecidos en el presente reglamento, el Comité de Operaciones expedirá una orden de operación, en la cual se detallará, de manera pormenorizada, las labores a realizar y en la que se precisarán, entre otros datos, los siguientes:

- Características de la nave.
- Tipo, clase y cantidad de carga a cargar y/o descargar.
- Hora de iniciación.
- Número y secuencia de operación por servicio.
- Número de bodegas sencillas y/o dobles; entrepuentes.



- Número de cuadrillas.
 - Personal y equipo a bordo y en tierra.
 - Áreas de almacenamiento asignadas.
 - Equipo y rutas para el porteo (rastreo)
 - Rendimientos estimados.
 - Hora de terminación.
5. Ninguna nave podrá ser atendida ni podrá realizar operaciones si no ha sido programada y asignado su orden de operación.
6. Cada frente de trabajo deberá diseñar y proponer un plan de trabajo, sobre el cual se hará la coordinación de SAPS. Este plan será diseñado y propuesto por escrito, por el operador portuario nominado para cada operación.
7. De cada reunión del Comité de Operaciones, la Dirección de Operaciones de la sociedad portuaria de San Andrés Port Society S. A. elaborará un acta en la que se dejará constancia de las decisiones tomadas respecto de la programación de las actividades y servicios portuarios, como también sobre las empresas representadas y las personas que se hicieron presentes. Los representantes de naves y operadores que no hayan asistido al comité deberán acogerse a las decisiones del mismo.

4.3 Documentación necesaria para la prestación del servicio

La información requerida para la prestación de los servicios portuarios, dependen del tipo de servicio:

- a. Atención de naves y carga de desembarque
- Anuncio de arribo que tiene alcance al tipo de carga, documento soporte de transporte, cantidad, régimen aduanero o de cabotaje, número de piezas, remitente y consignatario.
- b. Carga de embarque.
- Para la carga de cabotaje no se exige documentación previa para admitir carga en el sobordo sur. El sobordo se hace luego de haber recibido la carga.
 - Los de exportación se les exige solicitud de servicio.

4.4 Protocolo de verificación de información y documentos.

San Andrés Port Society SA, podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual el titular de la autorización los



acepta a satisfacción. Para este efecto los autorizados definirán el protocolo correspondiente.

Para el efecto, los usuarios deberán presentar ante la sociedad portuaria radicado en administración quien remite al área de operaciones:

- Nave: Anuncio de arribo, Solicitud de piloto, Solicitud de remolcador. Confirmación de muelle. Sobordo. El formato de aviso de arribo código F3, Operador Marítimo y operador terrestre.
- Carga Terrestre: Manipulación y cargue y descargue de camión, movilización de carga y consolidación y desconsolidación de contenedores: Recibos de movimiento de la carga. Operador terrestre nominado

4.5. Servicios generales:

La Sociedad Portuaria ofrece dentro su portafolio de servicios en forma directa y dentro su estructura funcional:

- Uso de dársenas de maniobra
- Control de las operaciones portuarias, marítimas y terrestres.
- Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.
- Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto
- Condiciones de limpieza general del terminal

4.6. Servicios a la nave:

4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.

El terminal portuario tiene seis puestos de atraque para naves de 75 metros de eslora y calados de acuerdo con las especificaciones del canal de acceso. El canal de acceso tiene máxima restricción con 5,78 metros de profundidad y zona de maniobras con 7,62 metros.

No obstante tener programado el muelle con seis puestos de atraque, las actuales especificaciones el terminal portuario permite acceso de naves de 2.500 TRB y esloras hasta de 150 metros.

El contrato de concesión portuaria 189 de 2004, no limita ni establece el buque de diseño para este puerto; cuando el terminal se anuncia un buque de dimensiones superiores a las regulares del tráfico a la Isla, el área de operaciones deberá confirmar puesto de atraque disponible y condiciones de navegación de canal y maniobras antes de confirmar servicio.

El comité de operaciones es el escenario para informar y confirmar las condiciones operativas del buque y la ocupación del muelle.



4.6.2 Servicio de practicaaje

Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B), superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que implique su desplazamiento dentro del puerto. El servicio será contratado directamente por el Armador o el Agente Marítimo con empresas de operación portuaria debidamente autorizadas e inscritas ante la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., con certificados y licencias vigentes de la Autoridad Marítima y debidamente registradas ante la Autoridad Portuaria

- Es el asesoramiento a los capitanes de las naves, por parte de las empresas de operación portuaria, debidamente registradas ante la Autoridad Portuaria, que prestan el servicio de pilotaje, por medio de pilotos prácticos con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima, en la conducción de las embarcaciones para el ingreso de las naves por los canales de acceso, zonas de maniobras y de fondeo, atraque y desatraque de las naves, zarpe y cambio de muelle, y cualquier otra maniobra que se efectúe dentro de la Zona Portuaria.
- El servicio de pilotaje no exime al capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.
- Exceptuase las naves nacionales de cabotaje hasta de 1.000 toneladas de Registro Bruto, las cuales podrán entrar o salir de los puertos sin piloto práctico. Para este efecto, el capitán debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto, expedido por la Capitanía de Puerto.
- El entrenamiento y la expedición de la licencia que reconoce la idoneidad del piloto práctico son competencia de la Autoridad Marítima de acuerdo con el Reglamento de Servicio de Pilotos Prácticos en zonas marítimas y portuarias de la República de Colombia.
- 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.
- Todo piloto práctico que preste sus servicios a naves que tengan como destino y/o origen el Muelle Departamental debe tener licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.
- La contratación del servicio de pilotaje es responsabilidad del Armador o su Agente Marítimo.
- La Autoridad Portuaria en coordinación con la Autoridad Marítima velará por la adecuada prestación del servicio y la existencia del número suficiente de pilotos calificados en cada puerto para atender sus necesidades. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., asegurará la disponibilidad de pilotos prácticos para el normal funcionamiento de las naves.
- La sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. reglamentará la constitución de garantías y pólizas de cumplimiento e indemnización que deben suscribir y presentar las empresas de pilotaje para garantizar la prestación eficiente y segura del servicio y la



indemnización a terceros, por accidentes que puedan ocurrir bajo la responsabilidad del piloto.

- El lugar donde el piloto debe abordar la nave o desembarcar de la misma es la “boya de mar”.
- 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 Armador o su Agente Marítimo con el Director de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. determinarán la hora de la prestación del servicio de pilotaje de conformidad con el criterio técnico de la empresa de operación portuaria que prestará el servicio.
- En el caso en que el piloto práctico de la empresa de operación portuaria asignada para la prestación del servicio de pilotaje, no se presente a la hora acordada para la prestación de éste, la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. se reserva el derecho a nombrar otra empresa de operación portuaria que preste el servicio de pilotaje, debidamente registrada ante la Autoridad Portuaria y por medio de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima, sin perjuicio de otras acciones que se puedan incoar contra la empresa de operación portuaria incumplida.
- La empresa de operación portuaria que preste el servicio de pilotaje debe entregar a la Dirección de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., el informe del piloto práctico debidamente firmado por el Capitán de la nave, una vez termine con la prestación del servicio.
- Cuando coincidan dos o más solicitudes de servicio de pilotaje de manera simultánea, la asignación responderá a los siguientes criterios de prioridad:
 - Por arribada forzada.
 - Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
 - Buques de pasajeros.
 - Buques portacontenedores.
 - Buques de carga general.
 - Buques graneleros
- Esta prioridad puede ser modificada por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.
- Los pilotos prácticos tienen categoría de oficial. Los capitanes de las naves están obligados a suministrarles alojamiento y alimentación, cuando sea necesario en razón a la prestación del servicio y el ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer a bordo luego de finalizar la prestación del servicio.
- La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del capitán, del piloto práctico, de un miembro de la tripulación, o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio y demás disposiciones concordantes
- Puntos de embarque de pilotos prácticos: Boya de Aguas Seguras: Latitud 12° 32' 17” Norte, Longitud 81° 41' 27” Oeste

Las lanchas para el transporte de los pilotos prácticos deben dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 658 de 2001, y a las especificaciones técnicas consagradas



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

en las disposiciones que para el efecto determine la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con su competencia. Artículo 30 decreto 1466/2004.

4.6.3 Servicio de remolcador

El servicio de uso de remolcador será contratado por el Armador o el Agente Marítimo con empresas de operación portuaria debidamente autorizadas e inscritas ante la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., con certificados y licencias vigentes de la Autoridad Marítima y debidamente registradas ante la Autoridad Portuaria. En alcance a las recomendaciones de la Dimar – CIOH para el Muelle Departamental de San Andrés, que establece: *“Se recomienda, en toda circunstancia, efectuar el tránsito con piloto práctico y para embarcaciones de más de 500 t mantener disponibilidad de remolcador para asistir el paso por las boyas 19 y 20. Así mismo, se invita atracar utilizando la brisa por el costado de babor y para salir utilizar el remolcador para voltear la embarcación y enfilear el muelle. No se recomienda hacer esta maniobra solo con la maquinaria propia, ya que es un riesgo innecesario para el buen maniobrista y puede ocasionar que la brisa lo pegue a otras embarcaciones surtas en muelle, lo cual ha pasado con frecuencia.”*

Uso de remolcadores. Se empleará el número de remolcadores y demás elementos de apoyo a la maniobra establecidos en las regulaciones de la Autoridad Marítima de acuerdo con su competencia con el fin de preservar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar. Artículo 29 decreto 1466/2004.

Cuando no esté establecida la obligatoriedad del uso de remolcador por la Autoridad Marítima, el Capitán puede decidir no usar remolcador con base en las características del buque y las recomendaciones del Piloto Práctico.

Solamente en maniobras de fondeo el uso de remolcador es opcional y corresponderá al Capitán del buque de acuerdo con las recomendaciones del Piloto Práctico decidir sobre la utilización o no del remolcador.

En el caso de San Andrés Isla, como excepción, debido a sus condiciones ambientales y marítimas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en los buques o naves con arqueado igual o superior a mil (1.000) Toneladas de Registro Bruto, TRB.

Teniendo en cuenta las directrices de la Dimar – CIOH, y que las condiciones climáticas y de restricción de la zona de maniobras marítimas de la Bahía de San Andrés y para efectos de garantizar la seguridad en dichas áreas y la protección de la infraestructura portuaria, toda nave con Tonelaje de Registro Bruto superior a (1.000) Toneladas de Registro Bruto, TRB para efectuar maniobras de atraque y desatraque al Muelle Departamental, está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior (1.000) Toneladas de Registro Bruto, TRB podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. garantizará la disponibilidad de remolcadores para las operaciones de las naves en el puerto, en coordinación con las autoridades competentes



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

Los remolcadores, por medio de los cuales las empresas de operación portuaria prestan el servicio de remolcador en el Muelle Departamental concesionado a la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., deben estar clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizadas por ésta, y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación vigentes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por la Autoridad Marítima. Así mismo tiene la obligación de contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

El uso de remolcador para las maniobras dentro de la zona portuaria estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Autoridad Portuaria y lo ordenado por el presente reglamento.

Tanto la Autoridad Marítima como la Autoridad Portuaria y la Sociedad Portuaria San Andrés Port Society S. A. pueden requerir a una nave, dentro de la zona portuaria del puerto, o que solicite entrar a ella, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario, para la navegación segura de la misma.

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 para asistir y prestar servicios a las naves.

El Armador, el capitán y el agente marítimo del remolcador, son responsables por los daños que éste cause por su culpa o negligencia. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. reglamentará la constitución de garantías y pólizas de cumplimiento e indemnización que deben suscribir y presentar las empresas de operación portuaria que presten el servicio de remolque para garantizar la prestación eficiente y segura del servicio y la indemnización a terceros, por accidentes que puedan ocurrir por acción y responsabilidad de la empresa de remolque

Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes.

Los remolcadores dentro del puerto y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes y respetar las reglas de camino.

Las empresas de operación portuaria que presten el servicio de remolcador en la zona portuaria en la cual está localizado el Muelle Departamental, deberán mantener vigentes las pólizas y/o seguros que amparan los remolcadores para responder por los daños que se causen al Medio Ambiente.

En caso en que la empresa de operación portuaria nominada para la prestación del servicio de remolcador, no preste el servicio a la hora acordada para la realización de éste, San Andrés Port Society S. A. se reserva el derecho de nombrar a otra empresa de operación portuaria, debidamente registrada ante la Autoridad Portuaria y con la debidas autorizaciones y licencias vigentes expedidas por la Autoridad Marítima, sin perjuicio de las acciones que pueda incoar la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A..



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

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

Desguace de naves. No se permite el desguace de naves dentro de las zonas de concesión y de maniobras bajo control y responsabilidad de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A.

4.6.4 Amarre y desamarre de buques.

El amarre y desamarre de naves, es uno de los servicios ofertados por San Andrés Port Society S.A., en forma directa y es uno de los servicios en su sistema tarifario. De acuerdo con las condiciones de la actividad portuaria y las políticas de la Sociedad Portuaria, este servicio podría ser ofertado por medio de operadores portuarios.

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.

Uso de amarradores. Las empresas que presten el servicio público de practicaaje tienen la obligación de gestionar procedimientos de integración operativa con los amarradores que utilicen en las maniobras, en aras de garantizar la seguridad. Artículo 32 decreto 1466/2004.

La capacitación de los supervisores de amarre y amarradores se efectuará a requerimiento de la empresa de practicaaje, en los centros avalados para tal fin por la Autoridad Marítima Nacional.

Para coordinar y seguimiento, los sistemas de comunicaciones con el piloto y el equipo de amarre, se harán mediante sistema VHF.

4.6.5. Muellaje

El terminal portuario está organizado con 6 puestos de atraque, para permitir la atención de los tráficos internacionales, cabotaje con el continente colombiano y la isla de Providencia.

El uso de este, y los periodos de muellaje están definidos en el tarifario vigente. Las tarifas por muellaje se han establecido por periodos de 24 horas o fracción, según el tipo de nave y tamaño de eslora.

Atendiendo a los principios del modelo portuario aplicable a los puertos colombianos, ninguna nave que recale en este puerto estará exento del pago de uso de muelle. Las naves de la armada nacional tendrán un tratamiento especial para el muellaje y de acuerdo con la disponibilidad de este recurso.

4.6.6. Apertura de escotilla



La apertura de escotillas se hará a través de los operadores portuarios, en coordinación con el capitán de la nave. Las condiciones especiales de esta actividad serán comunicadas a la dirección de operaciones, para lo pertinente a la planeación de actividades de muelle y atención de las naves.

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

El acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos de las naves solo se permitirán en la medida que no afecten la normal actividad del muelle y el puerto. La dirección de operaciones es la dependencia encargada de hacer seguimiento y autorizar las actividades de acondicionamiento.

4.6.8. Reparaciones menores.

Las reparaciones a las naves atracadas o fondeadas deberán contar con la autorización de la Autoridad Marítima y de San Andrés Port Society SA.

Las reparaciones menores podrán autorizarse dentro de las zonas de atraque, maniobras o fondeo de naves, en la medida que no limiten ni interfieran las actividades normales del terminal portuario. No se permiten actividades de pintura y/o sand-blasting de las naves sobre las líneas de atraque y zonas de maniobras.

4.6.9. Aprovechamiento y usería

El aprovisionamiento de naves se podrá hacer a través de operadores portuarios registrados.

4.6.10. Recibo de lastre.

Por razones de limitaciones ambientales de la Isla, no se permite la recepción de residuos de los buques.

4.6.11. Suministro de combustible.

El terminal portuario no ofrece directamente el suministro de combustible. Operadores portuarios autorizados, realizan el suministro a través de carro tanques, previa comunicación y programación de parte de la dirección de operaciones.

- El interesado realiza un informe y solicitud de tanqueo a la Gerencia general, indicando día y hora del procedimiento, cantidad y tipo de combustible y nave a ser servida.
- Una vez autorizado, los vehículos carro- tanque se anuncian e ingresan al costado de la nave.
- El operador coloca la señalización y reserva los espacios libres y exclusivos para la operación.
- El área de operaciones y seguridad suspenden operaciones y actividades con la nave servida, mientras se realiza el suministro del combustible.
- Una vez se termina la actividad, se puede reiniciar las operaciones.
- Los vehículos deberán retirarse de forma inmediata.

4.6.12. Servicios de lancha

Los servicios de lancha podrán ser ofrecida a través de operadores portuarios.



4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos.

No se permiten la recepción de desechos líquidos ni vertimientos por parte de las naves.

4.6.14. Recepción de desechos sólidos

No se permiten la recepción de desechos líquidos ni vertimientos por parte de las naves.

4.6.15. Servicio de vigilancia

San Andrés Port Society a través de una empresa de vigilancia privada ejerce esta función, en alcance al Art. 28 de la Ley 01 de 1991. Los usuarios podrán implementar bajo su responsabilidad y costo vigilancias adicionales, en coordinación con la administración del puerto.

4.6.16. Servicios públicos.

- Suministro de agua potable. Se hace a través de operadores portuarios. El armador o su agente marítimo realiza la solicitud a los operadores que suministran el agua potable.

Los carros tanques ingresan, tomando el líquido desde la red, fuera de las instalaciones del puerto. El vehículo para uso de instalaciones de acuerdo con el tarifario vigente.

- Electricidad. El suministro de energía eléctrica pública a las naves o contenedores refrigerados no se realiza. Las eventuales conexiones a la red de la sociedad portuaria, se hará con base en los montos por arriendo de áreas de oficina.

4.6.17. Fumigaciones.

La sociedad portuaria, no ofrece directamente los servicios de fumigaciones dentro de las instalaciones portuarias. Operadores portuarios especializados y debidamente registrados pueden ofrecer estos servicios, en coordinación de la Dirección de operaciones.

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos

No se ofrece directamente estos servicios. Operadores portuarios especializados y debidamente registrados pueden ofrecer estos servicios, en coordinación de la Dirección de operaciones.

4.7. Servicios a los pasajeros de bahía

San Andrés Port Society SA, permite el atraque para embarque y desembarque de naves de turismo para el tráfico de la bahía, utilizando prioritariamente el atracadero 1, denominado el muelle de Providencia.



Para este tráfico, se tendrán las siguientes condicionantes para su atención en el muelle departamental:

- La solicitud de servicio lo realiza el operador de turismo autorizado por el Ministerio de Turismo.
- La nave deberá cumplir y presentar los documentos de navegabilidad y autorizaciones requeridas por La Autoridad Marítima Nacional.
- Presentar el listado de pasajeros y tripulantes que abordarán la nave de turismo.
- Confirmar la disponibilidad de muelle con el área de operaciones de SAPS.
- Presentar un reporte de operación en cada ciclo de embarque y desembarque al área de operaciones de SAPS.
- Presentar el plan de embarque en cada evento en donde se precisen:
 - Equipo de Guías de turismo asignados a la operación y sus funciones dentro del puerto
 - Delimitación y señalización física necesaria en el área de embarque
 - Horarios de atención y recepción de pasajeros
 - Distintivos y/o uniformes del personal de apoyo y guías de turismo
 - Dispositivos y/o rampas de embarque que minimicen riesgos al pasajero en las actividades de embarque y desembarque

4.8. Servicios a la carga:

- Manipulación y transporte de mercancías
- Cargue /Descargue/Transbordo
- Estiba /Desestiba
- Clasificación y toma de muestras
- Reconocimiento o inspección de mercancías
- Trimado /Trincado /Tarja
- Manejo y reubicación
- Embalaje y reembalaje
- Pesaje /Cubicaje
- Marcación y rotulación
- Almacenaje de mercancías
- Porteo de la carga
- Consolidación o desconsolidación de mercancías
- Inspección no intrusiva
- Atención a pasajeros de naves de turismo.

CAPÍTULO V

PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD



5.1. Protocolo de maniobras:

Los procedimientos establecidos para las actividades de operación cuentan con las disposiciones de seguridad y salud en el trabajo que deben seguir los trabajadores, los operadores, los usuarios y visitantes de San Andrés Port Society SA.

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

De conformidad con las normas nacionales, el control del tráfico en el canal de acceso para el ingreso al Muelle Departamental de San Andrés está bajo la competencia de la Autoridad Marítima Nacional en coordinación con La Sociedad Portuaria.

Las líneas navieras y sus agentes marítimos deberán confirmar con el área de operaciones de San Andrés Port Society SA la disponibilidad de muelle y la solicitud previa y confirmada para los servicios de piloto práctico y remolcador. Los protocolos de prioridad de atraque, remolcador y piloto práctico serán condicionantes aplicables para acceder a las instalaciones portuarias.

Dado el carácter público de canal de acceso, San Andrés Port Society SA, no será responsable de demoras, daños o perjuicios causados a sus usuarios, por parte de terceras personas que hagan uso del canal o presten servicios dentro del mismo.

Para todo ingreso a la zona portuaria y aproximación al canal de acceso, debe estar precedida de una solicitud a control tráfico ante a Capitanía de Puerto (DIMAR) y su correspondiente autorización de ingreso.

Los alineamientos recomendables son:

- Rumbo recomendable 345 para la entrada, desde boya de mar hasta 8. Salida con rumbo 165 de boya 4 a boya de mar. Dependiendo de las condiciones meteo-marinas, estos rumbos se ajustan.
- De la boya 8 hasta la boya 14 un rumbo aproximado entre Norte franco a 010, en entrada.
- De la 14 a la 18 con rumbo 354 se enfila a babor.
- El remolcador espera en la boya 14 en acompañamiento hasta el muelle
- De la boya 18 hasta el muelle con rumbo entre 265 y 270, se aproxima al muelle.

Para aproximación y atraque, se recomiendan velocidad de 1 nudo.

5.1.2. Maniobra de atraque

Las maniobras de atraque están bajo la responsabilidad del capitán de la nave, asistidos por los pilotos prácticos según la obligatoriedad o no de los mismos, de acuerdo con el TRB de las naves y/o las directrices de la Autoridad Marítima Nacional. Todas estas actividades en coordinación con el área de operaciones del terminal portuario.



Una vez se ha surtido el procedimiento de anuncio y confirmación de la nave, el área de operaciones asigna el puesto de atraque y condiciones de operación según se confirma en el correspondiente comité de operaciones.

El agente marítimo o la línea naviera confirma al área de operaciones, previamente al anuncio de llegada, la asignación de piloto y remolcador para la maniobra o de la no necesidad de estas asistencias, indicando las causales y normas que lo autoricen. Los pilotos y remolcadores serán designados dentro de los operadores portuarios autorizados por las Autoridad Marítima Nacional, registrados ante la Supertransporte y ante la Sociedad Portuaria

Los operadores de pilotaje y remolcadores presentarán una copia del informe de maniobra, que cada uno de ellos hace a la Autoridad Marítima Nacional, una vez haya sido radicado. La no presentación de dicho informe se considera un desacato a este reglamento.

Los operadores portuarios de Pilotaje y Remolcador con informes pendientes no podrán ser nominados ni podrán ser autorizados para actuar como operadores en SAPS.

Para el atraque se tendrán como condicionantes:

- El agente marítimo da instrucciones para la maniobra a pilotos y remolcador con 6 horas de anticipación. Haber coordinado y consultado a SAPS sobre disponibilidad de muelle, operadores de amarre nominados.
- El remolcador debe estar disponible a partir de la primera boya e iniciar la maniobra antes de la barra.
- Hacer navegación por el canal de acuerdo a las condiciones del tiempo y condiciones del barco.
- El piloto da las ordenes al remolcador. El capitán ordena la tripulación. El piloto instruye a los amarradores.
- La aproximación a muelle debe hacerse a una velocidad menor a 1 nudo, apoyado por un remolcador.

Los operadores de pilotaje y remolcador deben atender las directrices de SAPS sobre asignación y utilización de puestos de atraque; solo SAPS puede modificar los puestos y prioridades de puestos de atraque asignados; en tales eventos, las modificaciones se harán por escrito.

Las naves que no requieran la asistencia de piloto y/o remolcador, deberán atender a las directrices operativas establecidas en este reglamento. La utilización de las bitas como pivote de maniobra de atraque, deberá ser autorizada previamente por el área de operaciones, dentro de las decisiones del comité de operaciones.

La decisión de atraque a babor o estribor se da por parte de la sociedad portuaria dependiendo de la disponibilidad del muelle y plan de estiba y equipos de manejo. Teniendo en cuenta la brisa dominante del noreste, el remolcador y la nave maniobran hasta colocarse perpendicular al puesto de atraque para el acoderamiento y las operaciones de amarre.

La actividad del amarre es ejecutada por la sociedad portuaria y el piloto instruye al grupo de amarre.

- El remolcador espera en la boya 14 en acompañamiento hasta el muelle
- De la 18 hasta el muelle rumbo entre 265 y 270 se aproxima al muelle.



Para aproximación y atraque, se recomiendan velocidad de 1 nudo.

5.1.3. Maniobra de reviro

El reviro se ejecuta en los eventos en que el atraque se tiene que realizar el atraque a estribor, igualmente orientado por decisión de la dirección de operaciones, plan de estiba y atraque seguro. En el ataque babor, para el zarpe se realiza el reviro en el área de maniobras.

Estas maniobras se realizan con apoyo del remolcador, a bajas velocidades con un máximo de 1,5 nudos, apoyados con el uso de los truster en las naves que estén dotadas con este dispositivo.

Estas maniobras estarán direccionadas por el piloto practico y capitán del remolcador, atendiendo a las condiciones de vientos y corrientes en el momento de la maniobra.

5.1.3. Maniobra de amarre.

La sociedad portuaria ofrece directamente el servicio de amarre y desamarre, teniendo como criterio los lineamientos de seguridad del trabajo seguro establecidos en el puerto y el asesoramiento del capitán de la nave, según el tipo de nave, especialidad y tipo de carga

Los amarres deberán tener como directrices:

- El sistema de amarre será simétrico
- Los "Spring" deben ajustarse al sentido longitudinal del barco tanto como sea posible
- Los traveses deben disponerse lo más perpendiculares posibles al barco.
- Normalmente se disponen 4 puntos de amarre, 2 en la zona de proa y otros dos en la zona de popa.
- Los amarres largos de proa y popa en general no son necesarios para asegurar un buen amarre del barco. En caso de utilizarse deben formar con la línea proa popa un ángulo inferior a 45".
- El ángulo de los amarres con la vertical debe ser tan pequeño como sea posible y nunca exceder los 30".
- Los amarres deben ser del mismo diámetro y a ser posible de la misma longitud para amarres en la misma dirección.
- Las terminaciones deben ser iguales para igual tipo de amarres.

La distancia mínima entre naves atracadas en el muelle lineal es del 10% de la eslora, con un mínimo de 5 metros entre naves.

5.1.4. Maniobra de desatraque y zarpe

El zarpe de las naves se hará y programará, cumpliendo con los requisitos y autorización de zarpe otorgado por la Autoridad Marítima Nacional, y la correspondiente paz y salvo por servicios portuarios, prestados por SAPS. Sin estos requisitos, las naves no podrán realizar la maniobra de desatraque y zarpe.



La maniobra de desatraque, es una operación bajo la responsabilidad del capitán de la nave, asistidos por los pilotos prácticos y remolcadores según la obligatoriedad o no de los mismos, de acuerdo con el TRB de las naves y/o las directrices de la Autoridad Marítima Nacional. Todas estas actividades en coordinación con el área de operaciones del terminal portuario.

Los protocolos de pilotaje y remolcador de este reglamento, tiene plena aplicación a las operaciones de atraque y desatraque

La maniobra de desatraque se da por los siguientes eventos:

1. Zarpe de la nave
2. Orden de desatraque por parte de La Autoridad Marítima Nacional
3. Orden de desatraque por parte de San Andrés Port Society SA.
4. Conducción a Fondeo
5. Movilización por cambio de puesto de atraque

La agencia marítima o la línea naviera, según sea necesaria o no su gestión, anuncia las condiciones de la operación y la asistencia de pilotos y remolcadores y amarradores, según se ha definido en la solicitud de servicios a la SAPS.

- Cada operación de desatraque es considerada como una maniobra, para fines de facturación de uso de muelle y uso de instalaciones al operador portuario de pilotaje, remolcador y amarre.
- Los operadores de pilotaje y remolcadores presentarán una copia del informe de maniobra, que cada uno de ellos hace a la Autoridad Marítima Nacional, una vez haya sido radicado. La no presentación de dicho informe se considera un desacato a este reglamento.
- Los operadores portuarios de Pilotaje y Remolcador con informes pendientes no podrán ser nominados ni ser autorizados para actuar como operadores en SAPS.

5.1.6. Maniobra de fondeo.

Las áreas de fondeo son definidas por la Autoridad Marítima Nacional y su uso y cobro corresponden a los protocolos definidos por esta autoridad. La Sociedad Portuaria tendrá un canal de coordinación con la Dimar para los eventos de la actividad portuaria que correspondan al fondeo.

No son permitidas las operaciones de cargue o descargue en áreas de fondeo.

Tienen total aplicación los protocolos del presente reglamento relacionados con la pérdida de sitio de atraque y de prioridad para el mismo, para ordenar el desatraque y conducción a la zona de fondeo en eventos definidos en este reglamento

Las naves que requieran conducción a las áreas de fondeo deberán estar asistidas por un piloto practico y las operaciones de desatraque cumplir con los requisitos definidos en este reglamento para el desatraque de naves, en el muelle del Sociedad Portuaria.



La primera actividad para realizar por parte de la línea naviera y/o nave a través del agente marítimo según el caso, es la autorización de fondeo de parte de la Dimar, para los eventos de fondeo en espera al ingreso, fondeo por desatraque y fondeo por cuarentenas u otro motivo.

- SAPS será informada en cualquiera de estos eventos y hacen parte de los estados de ocupación portuaria que diariamente elabora.
- En el caso de orden de desatraque para fondeo, se aplican todos los protocolos del desatraque y uso de canal para conducción al sitio de fondeo, asignado por la autoridad marítima nacional.
- Cuando es fondeo en espera se aplica el protocolo de ingreso al canal, según el área de fondeo asignada.
- Por las condiciones de las zonas de fondeo a criterio de la Dimar, se permite el anclaje con una sola ancla. En tiempos extremos se realiza el fondeo con dos anclas.
- El remolcador solo acompaña hasta la altura de la boya 14. En eventos de falta de maniobrabilidad y/o propulsión de la nave, se acompañará hasta el sitio de fondeo.

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

Además de lo descrito en el protocolo de maniobra de amarre numeral 5.1.3, la operación de amarre deberá cumplir con lo relacionado de la salud en trabajo descrito en el numeral 7.1, especialmente en lo relacionado con:

- 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.
- Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por Colombia.
- Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

Si bien el servicio de amarre es una de las actividades que presta directamente la Sociedad portuaria, los amarradores reciben instrucciones directamente del piloto práctico, con el fin de garantizar las operaciones seguras para la nave atendida y la mano de obra requerida en el amarre.

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

La coordinación para el tránsito por el canal de acceso se realiza por medio de la torre de control de tráfico marítimo utilizando los canales de comunicación establecidos por la Autoridad Marítima Nacional y con los sistemas de control y ayudas, definen los turnos y secuencias de tráfico en el canal, considerando que este es de una sola vía y restricción en los sobrepasos.

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



Este protocolo se encuentra dentro del alcance de PBIP vigente para la sociedad portuaria y la acción e intervención de las autoridades relacionadas para cada evento, junto con el comité operativo de emergencia.

En los eventos de incendio, mal tiempo, terrorismo, etc., la Sociedad Portuaria podrá suspender las operaciones de muelle y terrestres hasta que sea superada la emergencia a satisfacción de esta.

Los zarpes de emergencia estarán definidos y autorizados por la Autoridad Marítima Nacional, indicando las prioridades de desatraque y sitios de fondeo que se requieran.

El carácter de emergencia de los zarpes o desatraques, conlleva a simplificar y agilizar la intervención de los actores y autoridades relacionados con la atención de contingencias en la zona portuaria. Para ello, en los protocolos de desatraque y zarpe los permisos y autorizaciones podrán ejecutarse por los canales de comunicación disponibles en el momento (UHF, VHF o móviles disponibles), previa coordinación del área de operaciones de la Sociedad Portuaria.

Los remolcadores, grupo de amarre y pilotos prácticos tendrán disponibilidad prioritaria, para las operaciones de desatraque, fondeo o zarpe, según corresponda el movimiento que se defina por el comité de emergencia y el área de operaciones de la Sociedad Portuaria.

Los procesos de facturación y cobro de los servicios portuarios para las naves que se desatraquen y zarpen, se coordinarán con los agentes marítimos o líneas navieras según el caso, con el fin de asegurar a la Sociedad Portuaria los pagos correspondientes y el cumplimiento de las actividades de desatraque y zarpe, aplicando las prioridades de atención, según correspondan a las decisiones del comité de emergencia.

El área de operaciones definirá el cronograma e itinerarios de actividades de muelle y operaciones, para los eventos de cada emergencia. Las movilizaciones de naves que puedan requerirse en el manejo de las emergencias aplicarán los protocolos definidos para cada operación, atendiendo el principio de prioridad y facilitación de procesos.

El personal de la Sociedad Portuaria, para para estos eventos estarán en disposición para cumplir con las siguientes actividades en los zarpes de emergencia:

- Zarpe para eventos de mal tiempo:

Con la alerta de la Autoridad Marítima Nacional, el área de operaciones del puerto coordinará los zarpes, orientándolos a los sitios de fondeo que determine esta autoridad, y el grupo de amarre estará en disponibilidad permanente mientras existan naves por atender.

Los pilotos prácticos y los remolcadores estarán igualmente en disponibilidad durante la emergencia por mal tiempo, hasta que el comité y la Autoridad Marítima Nacional, así lo determine.

Los canales de comunicación (UHF, VHF o móviles disponibles), estarán disponibles en todo momento, para todos los actores involucrados en estos eventos.

De cada evento de mal tiempo, las áreas de operaciones y seguridad elaborarán un informe del evento, con evaluación de la eficacia las acciones acometidas.

- Zarpe para eventos de incendio:

Los eventos de incendio pueden ocurrir a bordo de las naves o dentro de las instalaciones del terminal portuario:



Para los eventos de las naves, el área de operaciones establecerá en coordinación con el capitán de la nave, la pertinencia y oportunidad del desatraque, de acuerdo con el plan de atención que la conflagración amerite.

El grupo de amarre atenderá las instrucciones del piloto para una operación oportuna y segura

En los eventos de incendio en las instalaciones portuarias, el área de operaciones determina si las naves requieren retirarse del muelle en coordinación con el OPIP.

Para todos los eventos los protocolos de desatraque y zarpe se aplicarán, procurando la mayor agilización de requisitos y vistos buenos.

- Zarpe para eventos de terrorismo

En eventos de ataques de terrorismo, los protocolos del PBIP tendrán plena aplicación. El Oficial de Protección de Instalaciones Portuaria- OPIP será el encargado de coordinar con las áreas de Seguridad y Operaciones los relacionado con las actividades del personal del puerto de acuerdo con el nivel de protección del evento, el Oficial de Protección de Buque (OPB) y el Oficial de Protección de Compañía Marítima (OPCM), según el caso; para dichos eventos se procede a la identificación de las zonas de acceso restringido y de las medidas encaminadas a protegerlas en los diferentes niveles de protección y los procedimientos de control del paso a zonas de acceso restringido del puerto para toda persona, vehículo, buque, carga, material y suministros entrantes o salientes.

El Plan de Protección de Instalación Portuaria (PPIP), será el instrumento idóneo para asignar y acometer las tareas para afrontar y mitigar los efectos de los ataques de terrorismo.

Los zarpes necesarios atenderán los protocolos de desatraque y zarpe, procurando la mayor agilización de requisitos y vistos buenos y, la disponibilidad durante dichos eventos de los operadores portuarios de Pilotaje, Remolque y Grupo de amarre, principalmente

5.5. Protocolo para apertura de bodegas

En el aviso de arribo, se especifican por parte del agente marítimo o la línea naviera, el número y tecnología de las tapas de las bodegas y la información pertinente para operar y maniobrar estos elementos

En el plan de operación, se tendrá en cuenta:

- Información de la tecnología y tipo de tapa.
- Descargue previo de mercancía colocada sobre esta.
- Equipo de manipulación o sistemas hidráulicos para su apertura.

La Tripulación del buque realiza y supervisa operación. SAPS supervisa que las operaciones y actividades se realicen bajo condiciones de seguridad, oportunidad y eficiencia.

La mano de obra debe ser de parte del armador. Los operadores portuarios no intervienen en esta operación

Después de ser autorizado el atraque de la motonave, amarre en muelle, y la visita de las diferentes autoridades, se da el visto bueno para que el operador inicie el descargue.



Inicialmente se realiza la operación de cubierta y una vez finalizada esta fase, los marinos de la nave proceden a abrir las bodegas, siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitan.

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

La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. establecerá las condiciones mínimas de operación, que permitan mantener los niveles de productividad y competitividad y determinará los indicadores mínimos por tipo de nave, tipo de carga, tipo de equipo e instalación que se deben cumplir por parte de los usuarios y operadores; del incumplimiento a estos estándares mínimos, surgirán los correctivos y alcances por parte de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.

La sociedad portuaria adoptará un sistema de indicadores de eficiencia operacional, que cumpla con los compromisos contractuales de la concesión portuaria, la productividad operacional y la eficiencia portuaria:

- Se tendrá una base de datos operacionales, tomados directamente de cada uno de los frentes de trabajo y actividad portuaria, bajo responsabilidad directa de la dirección de operaciones
- La sección de estadística diseñará los procesos de sistematización, análisis y resultados de los datos capturados. La sociedad portuaria con el sistema Zeus u otro que se estructure, con el mismo fin, serán la plataforma de la base de datos.
- La sociedad portuaria, establecerá los indicadores de rendimiento mínimos, por tipo de nave, tipo de carga.
- La pérdida del sitio de atraque y su remisión a zona de fondeo se hará de acuerdo con el presente protocolo
- Los rendimientos específicos para cada nave se determinan en el comité de operaciones. Si el agente marítimo o el naviero no participan en el mismo, la dirección de operaciones decide las condiciones operativas en cada caso.
- Todos los lineamientos del RCTO, sobre la pérdida del sitio de atraque, se aplican en los casos relacionados con los rendimientos operacionales.
- La dirección de operaciones, con sus supervisores, verificarán los resultados operacionales de cada nave al término de cada jornada. Medio día. Final del día.
- La primera acción, es revisar y ajustar el equipamiento y mano de obra asignado a cada nave en el comité de operaciones. En el evento que el naviero y operador no mejoren los rendimientos, estos quedarán incurso en las causas de pérdida del sitio de atraque
- La pérdida efectiva del puesto de atraque se dará en los eventos en que, su permanencia afecte los turnos de atraque de otras naves y restrinja la disponibilidad de muelle.
- La dirección de operaciones comunicará por escrito a la nave implicada, de la decisión de retiro del muelle. El retiro se cumplirá con un término máximo de 2 horas. Los gastos y riesgos de desatraque y tránsito a zona de fondeo serán asumidos por la nave.
- La decisión de desatraque será comunicada a la capitanía de puerto, para que esta entidad proceda en lo correspondiente al uso de zona de fondeo.



- El tiempo de muellaje será suspendido desde el momento en que se suelte la última amarra. Al retorno, iniciará un nuevo período de muellaje.
- La negativa del desatraque o la demora en su ejecución será considerada falta grave al RCTO.

5.7. Protocolo de evacuación directa de cargas

Las operaciones portuarias serán calificadas como operaciones marítimas y terrestres, según se ejecuten en atención directa a la nave en muelle para cargue y descargue, y en zonas de maniobras para las primeras y del servicio a la carga y vehículos terrestres en patios y muelles para las segundas.

Se denominan cargue y descargues directos, aquellos despachos que se descarguen o carguen directamente de la nave al vehículo que lo va a retirar del terminal portuario o viceversa. El hecho de tocar la losa del muelle no constituye operación indirecta, si se retiran de manera inmediata.

Por condiciones operacionales, de seguridad y procedimientos de la DIAN, el cargue o descargue directo estará sujeto a inspección física o no intrusiva, previo perfilamiento de la carga por cualquiera de estas autoridades.

La dirección de operaciones verificará la disponibilidad de vehículos, que el naviero y/o el usuario, confirmen como necesarios para la operación directa. En su defecto, toda la carga tendrá que retirarse de inmediato de la zona de aproche y portearse a las zonas de almacenamiento, con las condiciones operacionales que esta actividad derive.

Los contenedores Refrigerados, pueden conectarse a las naves, como alternativa para no romper la cadena de frío de los productos perecederos. Solo en estos casos, se permite la permanencia de la carga en el aproche.

El cono de descargue de graneles sólidos se ubicará lo más retirado posible de la orilla del muelle, con el fin de evitar daños estructurales en éste. Por esa razón, la dirección de operaciones verificará el alcance de la pluma de las grúas de buque; las grúas de muelle apilarán a un mínimo de 10 metros de la orilla del muelle.

Al zarpe de la nave, la losa del muelle deberá estar libre del material descargado. Los navieros, agentes marítimos y dueños de la carga, coordinarán con sus operadores portuarios y transportadores el retiro del material de la zona de aproche, para cumplir con este precepto. La dirección de operaciones verificará que la programación de descargue directo asegure que la evacuación de material del costado de la nave se realice durante el tiempo que la misma realice el descargue y realice el zarpe, sin demoras injustificadas.

En el descargue directo, no existe aplicación de almacenamiento, por lo cual, el periodo que supere la utilización del aproche más allá del zarpe, se genera cobro de almacenamiento. En los casos en que la nave permanezca atracada, luego de finalizar el descargue y no tramite el zarpe, la dirección de operaciones puede ordenar el desatraque y fondeo inmediato, aplicando los principios de productividad y eficiencia portuaria.

La losa del muelle no es zona de almacenamiento.



5.8. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, la Policía Nacional - Dirección Antinarcóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos Invima, las Entidades Territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, como autoridades de control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones de comercio exterior e intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional, garantizarán que esta diligencia se realice de manera simultánea y en un término no superior a un (1) día calendario, contado a partir de la determinación de la misma, teniendo en cuenta lo establecido en el presente decreto y en el "Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea".

Lo anterior, sin perjuicio de las facultades de control que tienen las autoridades para realizar reconocimientos e inspecciones físicas o no intrusivas adicionales a la carga, a las mercancías, a los embalajes, y a los medios o unidades de carga, cuando las circunstancias lo ameriten. La inspección simultánea podrá realizarse en los diferentes lugares habilitados por la autoridad competente para la realización de las operaciones de comercio exterior.

El declarante deberá hacerse presente para la práctica de la diligencia de inspección simultánea.

La sociedad portuaria deberá:

1. Disponer la infraestructura necesaria para la inspección física simultánea de mercancías de importación y exportación.
2. Tener disponibilidad de horario para el no traumatismo en el procedimiento de inspección física simultánea
3. La manipulación podrá estar asignada a operadores portuarios terceros en coordinación con el aérea de operaciones de la sociedad portuaria y aplicando los principios portuarios sobre competitividad y eficiencia operativa.

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

Para la inspección no intrusiva, la Sociedad Portuaria tiene dispuesto un sistema de scanner de paquetes y pallets y un detector de sustancias, en cumplimiento de las normas y requisitos dispuestos por las autoridades competentes, para el efecto.

Las autoridades con competencia en la inspección no intrusiva (DIAN Y DIRAN) coordinarán con la Sociedad Portuaria, los protocolos y procedimientos a ser aplicados en el terminal portuario, dando alcance al Manual de Procedimientos de Inspección física simultáneo definido en el decreto 1520 de 2008.



La sociedad portuaria tendrá en la dirección de seguridad, la responsabilidad de la operación y funcionamiento de los equipos e instalaciones para la inspección no intrusiva en coordinación con el área de operaciones

La coordinación institucional del proceso se hará a través de la gerencia general. La coordinación operativa, se hará a través de las direcciones de operaciones y seguridad. Con el fin de garantizar la funcionalidad regular del equipo, la sociedad portuaria opera el equipo, a través de la dirección de seguridad. El operador del equipo no tiene las facultades ni funciones de interpretación de imágenes, las cuales solo corresponden a las autoridades competentes.

Las autoridades DIAN y DIRAN tendrán responsabilidad del almacenamiento y protección de los archivos de imágenes de la inspección no intrusiva. El almacenamiento y protección de imágenes, se hará de acuerdo con los protocolos que las autoridades dispongan, de acuerdo con el decreto 00 84 de 2015 o sus modificaciones.

1. De acuerdo con las normas pertinentes, La DIAN y la DIRAN, realizarán el perfilamiento de las cargas, las cuales serán sometidas a inspección no intrusiva
2. La inspección no intrusiva inicia con el perfilamiento que realizan las autoridades competentes, aplicando los protocolos definidos para este fin.
3. El perfilamiento o selectividad deberá cumplir con los lineamientos de la resolución 0084 de 2015, relacionados con la inspección de scanner de pallets, entre ellos:
 - La carga perfilada será paletizada o conformada de paquetes para ser pasada por el equipo
 - En los eventos que las selectividades de las autoridades determinen inspección no intrusiva y física, se hará de manera que la intervención sea simultánea.
 - La sociedad portuaria deberá advertir previamente por escrito a las autoridades, aquellos eventos en los cuales la dimensión o conformación de la mercancía o paquetes podrían dañar o afectar los equipos de inspección.
 - De acuerdo con las programaciones de las cargas perfiladas, la sociedad portuaria verificará y coordinará con las autoridades, las operaciones de inspección que no exceda la capacidad funcional de los equipos. En dichos eventos, las comunicaciones se harán por escrito.
 - Las autoridades comunican al SAPS por escrito. Se evitarán las comunicaciones verbales para protocolizar el perfilamiento. La información de perfilamiento recibida por la sociedad portuaria deberá contener: identificación de la carga, cliente y hora prevista de inspección.
4. Cliente confirma operador portuario y transportador asignados y comunica a SAPS por escrito y el naviero y/o consolidador confirma la disponibilidad de la mercancía para desconsolidar y/o paletizar.
5. La conformación del paquete o pallet se hará como carga única y único cliente
6. El Naviero y/o consolidador realiza la entrega física de la mercancía al cliente.
7. La autoridad realiza el procedimiento de Registro de los datos de la mercancía en la sala de análisis y asigna inspector y acompaña la carga al scanner
8. Desplaza camión a scanner o zona de inspección
9. Carga a scanner. Moviliza operador, asignado por el cliente.



10. Proceso de inspección en el scanner
11. Firma planilla DIAN y/o DIRAN y/o Polfa y cliente o transportador autorizado
12. Carga el pallet al vehículo de transporte terrestre para salida
13. Pesaje en bascula de salida.
14. Pago en tesorería por uso instalaciones, almacenamiento y bascula
15. Presenta planilla a funcionario DIAN y/o DIRAN y/o Polfa
16. Salida del vehículo y carga del terminal portuario

En el control de ingresos y salidas del terminal, se aplica el protocolo relacionado con ingreso y salida de vehículos y mercancías.

El Sistema de Gestión seguridad y salud en el trabajo para la Prevención de riesgo físico por radiación, se aplica para los operarios del equipo y de entidades de control.

5.10. Protocolo para el descargue con lluvia

El descargue o cargue de naves con lluvia, es un evento en que se debe medir por una parte la conveniencia operativa de maniobras seguras y con el mínimo riesgo para la mercancía y la mano de obra que actúa en estos frentes de trabajo, como actividad portuaria y como actividad de la nave atendida. En segundo lugar, corresponde a los requerimientos de la mercancía, en razón a su tipo de embalaje, condiciones de la naturaleza de la carga o términos del fletamento suscrito.

El capitán de la nave, de acuerdo con los términos y conocimiento de las cargas abordo, será la persona que determine, la posibilidad de movilizar en el cargue y descargue, así como el porteo de la mercancía, en condiciones de lluvia y sus condicionantes, los cuales serán instructivo de manejo para los operadores portuarios. Dicha decisión y sus condicionantes operativos serán transmitidas formalmente a la dirección de operaciones para proceder a las maniobras.

La dirección de operaciones verificará la pertinencia o no de las operaciones en tierra, que permitan el manejo de la mercancía, equipos y mano de obra, en condiciones de seguridad y eficiencia operativa, para la cadena de movilización desde y hacia la nave, desde y hacia los sitios de reposo de la mercancía dentro del puerto.

El agente marítimo o el capitán de la nave informarán a la dirección de operaciones de aquellos contratos de fletamento que se hayan acordado en condiciones Weather Working Days, con lo cual, será rol del capitán, el seguimiento a las condiciones ambientales y la decisión de cierre y apertura de bodegas y el reinicio y suspensión de las operaciones de cargue y descargue.

Todos estos eventos, serán consignados en los correspondientes estados de hechos (Staments of facts) de cada buque y operación, para ser parte de la base de datos de productividad del puerto y la nave por parte de SAPS.

Las mercancías recibidas por SAPS en condiciones de humedad aparente, como producto de los manejos bajo lluvia, será recibidos con observación y consignado en los registros de entrada o salida de la carga



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

SAPS adelanta lo pertinente para dotar al terminal para la atención de naves o cruceros de turismo. Este protocolo se complementará en el momento en que la oferta portuaria lo requiera.

Las naves de turismo de tráfico de bahía, aplicará los procedimientos establecidos en el numeral 4.7 de este RCTO.

5.12. Protocolo de almacenamiento descubierto

El almacenamiento en patios se realiza en mercancías que no tengan alteración o afectación por acción de los fenómenos climáticos y que previa confirmación del mandatario o propietario de la mercancía, o quien se reporte como responsable de la misma, para que se almacene en estos espacios.

Este protocolo no aplica a contenedores llenos o vacíos.

La dirección de operaciones, en coordinación con la supervisión de almacenamiento, definen los espacios y localizaciones de las mercancías a almacenarse en patios y zonas descubiertas, tomando como base, la información de anuncios de las naves en su programación, mensual, semanal y confirmada en los comités de operaciones realizados periódicamente.

- a. Carga general, vehículos y maquinaria.

La carga general deberá tener identificación en la parte externa con indicación de:

- Remitente
- Consignatario
- Línea naviera
- Nombre de la nave
- B/L relacionado
- Número ONU y etiquetas respectivas si está clasificada como peligrosa
- Condiciones o restricciones de manejo

El supervisor de almacenamiento direcciona y confirma que los sitios asignados, sean utilizados y respetados por los operadores portuarios.

La supervisión de almacenamiento elabora un reporte de localización de carga con las siguientes indicaciones

- B/L relacionado
- Remitente o consignatario (según sea carga saliendo o entrando)
- Localización: Patio, XYZ,
- Fecha ingreso
- Fecha estimada salida
- Cantidad de unidades
- Peso
- Instrucciones de manejo



El responsable de la mercancía indicará si esta requiere de protección adicional, tales como carpas, aislamiento del piso (pallets), u otro aditamento y la altura y peso máximo de apilamiento. En tales eventos, el suministro y alcance de la protección, no será de responsabilidad de SAPS.

Dado que la mercancía nacional, no tiene restricción de permanencia por parte de la DIAN dentro de la zona aduanera primaria, SAPS requerirá renovación de la solicitud del período de permanencia, la cual será otorgada previa verificación de la capacidad de almacenamiento disponible, buen estado de la mercancía y paz y salvo por los servicios portuarios, facturados por SAPS.

De acuerdo con los principios del estatuto de puertos marítimos, una vez superados los tiempos libres de almacenamiento, todo período será cobrado.

b. Graneles secos:

Para el almacenamiento de graneles, SAPS podrá disponer de áreas a ser utilizadas como acopio por cada tonelada almacenada o almacenamiento con base en un área suministrada por períodos, dentro de la sectorización del terminal portuario.

Las zonas de aproche no son áreas de almacenamiento, por lo cual, estas solo se podrán utilizar como acopio mientras se realiza la operación de descargue.

En los patios de SAPS se podrán almacenar graneles sólidos no contaminantes. La reserva de espacios de almacenamiento se hará con base en los anuncios y confirmaciones de arribo y carga, remitida a SAPS y los comités de operaciones.

Los anuncios deberán especificar:

- ETA de la nave
- Descripción del granel
- Cantidad en toneladas
- Factor de estiba o densidad

En el comité de operaciones, se definirá entre otros:

- Rendimientos de descargue
- Equipo y rendimientos de porteo
- Sistemas y equipos de apilamiento
- Sistema y equipos de reclamo
- Señalización pertinente
- Separación e identificación de apilados
- Altura y pendientes de apilamiento, según el tipo de producto
- Áreas de circulación y manejo

La facturación sobre los almacenamientos se hará contabilizando el día de la primera tonelada descargada, hasta la última tonelada retirada del terminal portuario. Del total, se descontarán los retiros diarios y el almacenaje se contabiliza diariamente sobre saldos.

El plan de operación que debe elaborar el operador portuario deberá organizar las actividades de descargue de la nave, apilamiento y retiro del material, sin que el flujo y



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

operación de ninguna de estas actividades simultáneas se retrase, limite o genere riesgos a la mano de obra equipos e instalaciones. El área de operaciones de SAPS, verificará que cada operación cuente con dicho plan y se apliquen sus directrices

La contabilización de cargas recibidas se hará según los B/L recibidos, sin embargo, el peso real se hará con base en el reporte de báscula, final. Si varios despachos coinciden en la misma área de almacenamiento y apilamiento, el tiempo de almacenamiento y su tonelaje será acumulado sobre saldos.

La supervisión de almacenamiento llevará una estadística de mercancía almacenada, evacuada y los saldos diarios. Esta información diaria será reportada a tesorería y estadística, para las facturaciones correspondientes.

SAPS, no se hace responsable de las mermas y vicios propios de la mercancía, así como por los cambios de peso por variación del porcentaje de humedad. El propietario de la mercancía tendrá la responsabilidad de mantener el apilamiento en condiciones ambientales, estabilidad del apilamiento, áreas de circulación y manejo en condiciones requeridas según el tipo de carga y su naturaleza.

El propietario de la mercancía entregará el espacio de almacenamiento descubierto, en condiciones buenas de afirmado, nivelación, aseo, señalización y demás características requeridas para iniciar su uso inmediato.

Si el usuario no entrega los espacios en condiciones de uso inmediato, SAPS realizará los arreglos pertinentes con cargo al cliente que entrega el patio.

5.13. Protocolo de operaciones en fondeo

Las operaciones de cargue o descargue no están permitidas ni se programan por parte de SAPS. Las autorizaciones de fondeo que emita y autorice la Autoridad Marítima Nacional, será comunicada a la Sociedad Portuaria por parte de esta autoridad, con el fin de hacerle el seguimiento correspondiente a las naves que se anuncien al terminal portuario de la SAPS.

5.14. Protocolo para la entrega de la carga

Las cargas recibidas en el terminal portuario, para su entrega a los interesados deberán surtir los procedimientos de facturación y manejo terrestre que se determine en cada evento.

Las mercancías serán entregadas al destinatario que se reporta en los documentos de transporte marítimo. Cuando el destinatario no esté especificado, la línea marítima deberá informar el nombre, dirección y e identificación del destinatario final.

Para las cargas consolidadas, el remitente y/o consignatario será el agente u operador consolidador. Los consolidados deberán estar acompañados de las guías máster y las guías hijas en las cuales se individualicen cada uno de los despachos consolidados.

El agente consolidador, informará a SAPS el número de piezas, pesos, dimensiones e identificaciones de cada unidad y despacho consolidado y el B/L correspondiente a dicho despacho. La falta de cualquiera de estas informaciones, faculta a SAPS de retener la entrega hasta tanto no se surtan por escrito la información correspondiente,



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

Para las cargas a granel, se hará una programación de despachos, de manera que se controle y autorice cada uno de los vehículos de manera individual, pero que se documente solo un despacho global, ya sea por una evacuación parcial o total de la carga recibida.

Para la carga objeto de inspección intrusiva o no intrusiva, se tendrán plena aplicación los protocolos de inspección física previstos en el reglamento y las directrices de las autoridades competentes.

5.15. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

El contrato de concesión portuario establece la obligatoriedad de SAPS en no permitir o favorecer la ocurrencia de eventos del tráfico de sustancias prohibidas.

SAPS para los eventos de cargas contaminadas por sustancias prohibidas, mantendrá la plena disponibilidad para colaborar con las autoridades competentes. Para el efecto, una vez se detecta la presencia de estas sustancias en la carga o vehículos localizados en el terminal portuario, coordinará los protocolos con las autoridades que así lo soliciten. La Sociedad Portuaria procederá con el siguiente proceso:

1. El área de seguridad de la Sociedad Portuaria será informada por cualquier canal de comunicación.
2. El OPIP igualmente se informa directamente o a través del área de Seguridad
3. El Puerto presta el apoyo logístico requerido disponible, tales como el Scanner para inspección no intrusiva y el detector de sustancias y las cámaras de video del circuito de vigilancia de las áreas de operación.
4. El OPIP elabora Formato de eventos con copia de video para remitirlo a la Dimar en los eventos de hallazgos positivos.

Los servicios portuarios prestados a dichas cargas y vehículos serán facturados al ente que se reporte como titular o responsable de dichas cargas o vehículos de acuerdo con el sistema tarifario vigente.

Las mercancías con signos de avería, por agentes diferentes a las consideradas como peligrosas establecidas en el protocolo correspondiente, deberá ser reportada por las tarjetas (Contadores) elaboradas tanto por los navieros o la Sociedad portuaria, al costado de la nave o las tajas al recibo para almacenamiento. En tales eventos la sociedad portuaria no asumirá responsabilidad por el estado de dichas mercancías, ni serán recibidas para su almacenamiento por parte de SAPS.

Para el efecto, se levantará un acta de avería por parte del área de almacenamiento y se determinarán las condiciones de manejo y retiro de dichas mercancías del recinto portuario.

Los servicios portuarios que impliquen el ingreso, permanencia y manejo de estas cargas, serán facturados al titular de la mercancía, de acuerdo con el régimen tarifario vigente. En el evento que la avería se relacione con productos clasificados en el IMDG, aplicarán los recargos establecidos en dicho sistema tarifario.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

Todas las mercancías contaminadas con productos químicos serán de evacuación inmediata, y su disposición final será responsabilidad del titular o quien se reporte como tenedor de dicha mercancía.

5.16. Protocolo sobre cargas objetables.

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

La sociedad portuaria se abstendrá de recibir cargas denominadas objetables, teniendo en cuenta la limitación de espacios de almacenamiento y el deterioro posible dentro de las instalaciones portuarias.

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

En el puerto, se presentan dos tráficos de carga en tránsito hacia otros puertos:

- El tránsito de carga de cabotaje con Providencia
- La carga en tránsito Internacional hacia Providencia

La carga en tránsito está sujeta a las condiciones del contrato de transporte marítimo contratadas, tanto para cargas individuales como consolidadas.

Para el tránsito por el puerto de San Andrés, se pretende ofrecer por parte de San Andrés Port Society SA, una mayor eficiencia operativa y la mínima permanencia de estas cargas en el puerto, con el objetivo de minimizar los extracostos de la canasta familiar de los habitantes de la Isla. Para estas cargas aplica la estructura tarifaria teniendo igualmente 5 días de almacenamiento libre para la escala.

Dada la condición de puerto de escala, los protocolos y procedimientos para la inspección simultánea e inspección física intrusiva y no intrusiva, se aplican totalmente, de acuerdo con las directrices de las autoridades competentes y los protocolos de este RCTO.

La intervención de los operadores portuarios será sujeta a las directrices de las líneas marítimas y/o operadores logísticos que realicen el transporte.

Para la carga internacional, la gestión aduanera deberá ser realizada en el puerto de San Andrés Port Society SA, de acuerdo con el régimen aduanero aplicable e igualmente sujeto a los controles de la DIAN y la DIRAN y trámites respectivos.

Una vez se haya surtido el proceso de nacionalización, se procede a los despachos hacia Providencia como carga en libre circulación.



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

Para las operaciones de muelle (cargue y descargue) de naves, la dirección de operaciones y los operadores portuarios, organizarán las actividades a su cargo de manera que prevengan y eviten eventos en que puedan ocurrir caídas al mar de las mercancías o equipos. Como medida de prevención, el puerto dispone de un bote disponible para apoyar las operaciones para facilitar, la atención inmediata en eventos de este tipo.

Cuando estos eventos ocurran, se procederá con el siguiente procedimiento:

- Suspensión de operaciones del frente de trabajo en que ha ocurrido la caída al mar.
- Identificación de tipo de material a rescatar
- Comunicación al Área de Operaciones
- Aplicación inmediata del plan de rescate: equipos, costos y responsabilidades y disponibilidad final del material rescatado
- Comunicaciones a entidades competentes: DIRAN, DIMAR, CORALINA, Supertransporte

5.19. Protocolo para evitar la presencia de animales

En las instalaciones del terminal portuario no está permitido el tránsito y permanencia de animales. Se exceptúan de esta restricción los caninos utilizados por la DIRAN, en cuyo caso, deberán tener y compartir con SAPS un procedimiento para el caso.

Los animales vivos que se movilicen en los tráficó con Providencia deberán ser recibidos y evacuados en operación directa, sin permanencia dentro del terminal portuario. El armador y/o usuario, deberá adelantar la documentación pertinente. Los animales vivos deberán moverse utilizando las respectivas jaulas y/o contenedores especializados para este tipo de carga.

5.20. Protocolo de operación de equipos portuarios

Todos los equipos portuarios que operen dentro del terminal portuario deberán pertenecer o estar vinculados a un operador portuario registrado ante la Supertransporte y ante SAPS. Igualmente, cada uno de ellos, tener vigente el certificado de aptitud otorgado por una empresa certificadora.

Todo ingreso y salida de dichos equipos deberán anunciarse y solicitar su autorización a SAPS, con el fin de mantener control y verificar que no afecte la capacidad y disponibilidad operacional del puerto.

Todos los equipos deberán estar en condiciones de operación adecuados para su circulación interna, funcionamiento y permanencia en las áreas de operación; Los frentes de trabajo estarán equipados, según los planes de operación definidos para cada frente de trabajo autorizados, con alcance a los comités de operaciones.

Equipos no operativos, no podrán permanecer en zonas operativas; para el efecto, los talleres y zonas de mantenimiento, deberán ser definidos para cada operador portuario por parte de SAPS.



Los operadores de los equipos portuarios deberán contar con las licencias correspondientes a los equipos operados y estar vinculados a la empresa de operación portuaria, cumpliendo con las vinculaciones exigidas al personal de dichos operadores portuarios.

5.21. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

Acceso de personas permanentes. (Empleados, proveedores de servicios, operadores portuarios, tripulación de embarcaciones, agentes marítimos, policía antinarcóticos, Dian, Ica, sanidad portuaria, Occre, entre otros)

- 1 La empresa o entidad que tenga la necesidad de que su personal ingrese a las instalaciones portuarias deberá pasar una solicitud de la misma, justificando la necesidad de ingreso permanente de personal a las instalaciones portuarias, para ser aprobada por la Gerencia de San Andrés Port Society.
- 2 Una vez aprobada la solicitud, la empresa o entidad correspondiente deberá enviar un listado con información de los usuarios a su cargo, para que sean registrados en el sistema, relacionando su identificación personal (nombres, número y tipo de identificación, dependencia y cargo que ocupa); adicionalmente deberá aportar el soporte de pago de la aseguradora de Riesgos laborales.
- 3 Se registra en el sistema de información suministrada por los usuarios, en la base de datos del departamento de seguridad
- 4 Se realiza el registro de huella de los usuarios aprobados, en el sitio de control de ingreso al terminal portuario.
- 5 Cada vez que el usuario permanente, ingrese a las instalaciones portuarias se deberá realizar una inspección física con detector de metales; si ingresa con paquetes o bolsos se realiza una inspección visual de su contenido. Todo equipo de cómputo o portátiles que acompañen al usuario permanente u ocasional deberá registrarse a la entrada y salida del mismo.
En caso de encontrarse algún objeto sospechoso o prohibido (armas de fuego, corto punzantes, sustancias alucinógenos o precursores) se procede a detener al usuario en la puerta y se pone a disposición de la autoridad competente en caso de ser necesario.
- 6 Se realiza el control de Huella en sistema Biométrico y se permite el ingreso a las instalaciones portuarias

Acceso de usuarios ocasionales

Los visitantes ocasionales para su ingreso a las zonas operación del terminal portuario, deberá presentar la invitación de la empresa localizada dentro del terminal. Dicha empresa asume la responsabilidad de la observancia de los reglamentos de calidad y el presente RCTO, por parte del invitado y solo permanecer en los sitios autorizados para su ingreso

- 1 SAPS exigirá que el visitante tenga vigente los correspondientes ARL, EPS y el documento de identificación, confirmando lo anunciado por la empresa que lo invita. El área de control de ingresos y salidas del terminal, entrega un distintivo de visitante, que



- deberá portarse durante su estadía en el terminal portuario. El ingreso a las oficinas administrativas de SAPS no requiere invitación de la Sociedad Portuaria.
- 2 El visitante ocasional que requiere ingresar a las instalaciones portuarias informa el objeto de su visita y proporciona un documento de identificación. Control de acceso confirma aprobación del área al cual se dirige el visitante e Informa al guarda de seguridad para que este registre el visitante en el libro de control.
- 3 Se asigna el carné de visitante al usuario, que deberá portar durante su estadía en el terminal portuario.
- 4 Previo a su ingreso, se realiza una inspección física con detector de metales; los paquetes o bolsos se someten a una inspección visual de su contenido. En caso de encontrarse algún objeto sospechoso o prohibido (armas de fuego, corto punzantes, sustancias alucinógenas o precursores) se procede a detener al usuario en la puerta y se pone a disposición de la autoridad competente.
- 5 Permitir entrada dándole apertura a la puerta mediante la tarjeta de acceso para visitantes.

Requisitos para el ingreso y permanencia de personas a las áreas operativas del Muelle Departamental:

- Toda persona debe identificarse a su ingreso al terminal así: Los empleados de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. mediante control biométrico.
- Los usuarios permanentes del terminal mediante uso de la ficha de identificación expedida por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. y presentación del carné de la empresa a que pertenece.
- Las tripulaciones de las embarcaciones, mediante la presentación del permiso de desembarco expedida por la Autoridad Marítima y exhibición del pasaporte correspondiente.
- Los trabajadores de las empresas de operación portuaria que estén debidamente registradas ante la Autoridad Portuaria e inscritos ante la sociedad portuaria, mediante presentación de la ficha de identificación expedida por San Andrés Port Society S.A. Los funcionarios de la DIAN, DIRAN, Autoridades Portuarias, Occre u otra autoridad, mediante el carné expedido por su respectiva entidad.
- Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante su documento de identidad,
- Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de armas a las instalaciones del terminal a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.
- Para la expedición de carné, el representante legal de cada empresa deberá solicitarlo por escrito para las personas que estrictamente lo requieran, incluyendo los siguientes datos: nombres y apellidos, número de identificación, cargo y RH.
- Todo trabajador y persona que ingrese a las instalaciones del muelle debe portar la ficha de identificación, la cual debe estar colocada a la altura del bolsillo izquierdo de la camisa.



- Cuando algún trabajador de alguna empresa usuaria del terminal o un operador deje de prestar sus servicios, esta empresa debe reportar a la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. esta novedad, retener el carné o ficha de identificación y devolverla para su anulación.
- Cada empresa es responsable por las acciones y actos de sus trabajadores en los recintos portuarios y del buen uso del carné o permiso. Proceder en contrario conlleva a la cancelación del permiso o carné y la prohibición definitiva del ingreso del trabajador al terminal. Sin perjuicio de las acciones legales que puedan iniciarse por tal hecho contra el trabajador o la empresa a que pertenece.
- Los operadores portuarios deberán proveer a sus trabajadores el vestuario de trabajo adecuado para las labores a desarrollar, con identificación clara y visible de la empresa operadora y los elementos de seguridad tales como casco, guantes, gafas y calzado según sea el caso. Sin el cumplimiento de este requisito no se permitirá el desarrollo de las actividades de los trabajadores en las instalaciones del muelle.
- Los usuarios y las empresas de operación portuaria velarán porque las personas a su cargo solamente ingresen al muelle cuando tengan labores específicas que desempeñar. El incumplimiento de esta norma acarreará la suspensión definitiva del permiso otorgado a la persona.
- Ninguna persona natural o jurídica podrá operar, efectuar operaciones marítimas, desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes y elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.
- Toda persona visitante o no, usuaria o no, trabajador o no, empleado o no que visite, circule, transite, permanezca o labore dentro del área de operaciones del Muelle Departamental o sus instalaciones deberá tener vigente su vinculación a la E. P. S. y ARL.
- Los trabajadores de los operadores portuarios, que no estén asignados a un frente de trabajo activo, no podrán permanecer en las zonas de operación. Para ello, las empresas de operación portuaria deberán disponer de zonas de espera en las áreas administrativas de cada operador.

5.22. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Acceso de vehículos ocasionales

Para el ingreso de un vehículo a las instalaciones del terminal, deberá contar con una autorización, según la finalidad u objeto de su ingreso. La sociedad portuaria determinará las condiciones y procedimientos para cada caso

Los vehículos de servicio público o privado, automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, para su ingreso a las instalaciones de terminal portuario, deben estar en óptimas condiciones de operación y seguridad, de igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos en el presente reglamento, y las demás normas y



disposiciones exigidas por las autoridades competentes para el ingreso a dicha instalación.

La tripulación de los vehículos automotores debe cumplir con los reglamentos y disposiciones que para persona y vehículos establezca la Sociedad Portuaria. Los vehículos que no cumplan con estas condiciones no podrán ingresar al Terminal.

No está permitido permanecer ni transitar por áreas no autorizadas, ni diferentes a las del frente de trabajo al cual fue autorizado su ingreso.

Queda igualmente prohibido dormir dentro de la cabina o a bordo del vehículo. Cuando un conductor o la tripulación del vehículo realicen prácticas antihigiénicas en sitios diferentes a los servicios de baños, seguridad del terminal los retirará del terminal con su vehículo y los gastos de aseo serán cargados a la empresa a la cual pertenecen.

Solo en casos excepcionales y con autorización de la Dirección de Operaciones, los vehículos pueden permanecer en la noche dentro de las instalaciones del Terminal, en cuyo caso la Sociedad Portuaria no asume responsabilidad por el vehículo ni la carga.

El ingreso o salida de la mercancía del Muelle Departamental solo podrá efectuarse por medio de vehículos de carga de servicio público. Solo en casos excepcionales y previa autorización de la Dirección Operativa podrá realizarse la salida o ingreso de la carga en vehículos de carga particulares, en cuyo caso, deberán cumplir con todos los procedimientos para el ingreso y salida de mercancía.

Los vehículos particulares solo podrán circular en y hasta los sitios donde ha sido autorizado su ingreso, y no les está permitido permanecer en las zonas de almacenamiento, ni en los aproches, tampoco deambular por las vías o ingresar en áreas no autorizadas. Estos vehículos no están autorizados para realizar transporte de mercancías.

5.23. Protocolo de ingreso de ingreso y salida de vehículos de carga

1. Solicitar permiso de ingreso a las instalaciones portuarias a la Gerencia General para su aprobación.
2. Dicha solicitud deberá contener los documentos que respaldan la seguridad del o los vehículos como: Seguro Obligatorio, Tarjeta de propiedad y certificado Técnico mecánico y de gases.
3. Los vehículos de carga deberán estar vinculados a empresas de transporte legalmente constituidas. En todos los casos se deberá informar el nombre del conductor, auxiliar y referenciar los datos pertinentes para ingreso de personas al terminal.
 - Se registra en el sistema el nuevo vehículo, el conductor y ayudante.
 - Registro de huella de los conductores y ayudantes aprobados.
 - Realizar la inspección del vehículo y carga del mismo, esto al ingresar a las instalaciones portuarias.
4. Mientras se realiza la inspección del vehículo y conductor, el ayudante del conductor ingresa por la puerta mediante su huella por medio del sistema biométrico.



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

El ingreso de equipo de trabajo a las instalaciones del muelle está sujeto a la previa autorización de la Dirección de Operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. El operador portuario, deberá justificar la necesidad de ingreso o retiro del equipo al terminal portuario, indicando capacidad, tecnología, fecha de construcción, y certificado de aptitud emitido por una empresa certificadora.

Los retiros temporales, deberán comunicarse a la gerencia del puerto, para su autorización y seguimiento.

Todos los equipos que operen dentro de las instalaciones portuarias deben estar plenamente identificados por la empresa de transporte o de operación portuaria, la Autoridad Portuaria y la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A.

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

La dirección de operaciones llevará un inventario calificado de equipos en puerto de cada operador portuario y las modificaciones ocurridas. Todo equipo que permanezca ingrese al terminal portuario, deberá estar certificado y estar bajo responsabilidad de un operador portuario registrado ante Supertransporte e inscrito ante SAPS.

5.25. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

5.25.1. Protocolo de almacenamiento de carga

La responsabilidad por avería o daños a la carga, según el caso, del usuario, del operador portuario o de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A, se determinará de acuerdo con las fases establecidas en este reglamento y al Código de Comercio. La Sociedad Portuaria solo responderá en aquellos casos en que la justicia así los determine.

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

Los armadores, capitanes de naves, operadores portuarios, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos, agentes de aduana y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro del terminal, serán responsables ante la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. por los accidentes, lesiones a las personas, daños o averías a la carga, daños a las instalaciones o equipos del Muelle Departamental, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos suministrado por ellos , así como las condiciones de



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

la carga, el embalaje o estiba de la misma, la escasa visibilidad y el obstáculo que impida el correcto manejo y manipulación, sin perjuicio de lo establecido sobre la materia en el código civil colombiano.

Los usuarios y operadores portuarios que causen daños a los equipos o instalaciones de propiedad de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., previo dictamen de perito que determine su responsabilidad, deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario la Sociedad Portuaria procederá a hacer efectivas las pólizas que en su momento se exigieron para amparar estos riesgos y emprenderá las acciones judiciales correspondientes contra el usuario respectivo.

La utilización de las áreas de almacenamiento y las que sean asignadas como tales, implica, por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir la carga por razones de fuerza mayor o caso fortuito, por evaporación, mermas, deterioro natural, o características propias del cargamento, del empaque o del embalaje. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o consignatario o representante y que por cualquier circunstancia continúen dentro de las instalaciones del terminal.

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue serán responsabilidad del armador, su representante o agente marítimo y/o la empresa de operación portuaria. Así mismo, para los vehículos terrestres, el acondicionamiento y distribución de la carga será responsabilidad del dueño de la misma o el consignatario, del transportador o de la empresa de operación portuaria. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. no será responsable por las demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios causadas por fuerza mayor o caso fortuito, tales como acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución, asonada, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo motivado por los usuarios, o cuando en la zona del Muelle Departamental se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de la Autoridad Marítima, hagan peligrosa la prestación de los servicios correspondientes.

El incumplimiento por parte de los usuarios del Muelle Departamental y de sus instalaciones, de las normas de seguridad establecidas por las autoridades Portuaria y Marítima, y a lo contemplado en el presente reglamento para las operaciones portuarias, serán causales para que la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. ordene la suspensión inmediata de labores, hasta tanto se tomen las medidas correctivas.

5.25.2. Protocolo de entrada y recibo de carga

La Sociedad Portuaria San Andrés Port Society S. A. entregará al propietario o consignatario de conformidad con el documento de transporte o B/L, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos de la línea naviera o el usuario, previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, tránsito; del pago de las facturas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, y las demás autoridades competentes.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

Los cargamentos en tránsito internacional y transitorios se entregarán al Agente Marítimo a través del Operador Portuario asignado para el efecto, previo el cumplimiento de los requisitos anteriores.

Para el caso de mercancía de evacuación inmediata o directa, adicionalmente al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Manual de Procedimientos, el propietario de la carga o el consignatario deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación.

Cuando la empresa de operación portuaria entregue los cargamentos con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc. la Sociedad Portuaria elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por el Operador Portuario y la Dirección de operaciones de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.

La sociedad portuaria San Andrés Port Society 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 anteriores.

La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamento que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquiera otra circunstancia produzcan emanaciones, vapores, olores que causen daños a las personas, el medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.

La Sociedad Portuaria verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación será con cargo al Agente Marítimo, al dueño de la carga o consignatario.

La Sociedad Portuaria se abstendrá de recibir cargamentos que lleguen al Muelle Departamental 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

5.25.3. Protocolo de entrega y salida de carga.

Control de entrada contenedores y mercancía suelta.

Control de ingreso

1. Al ingresar un vehículo se deberá registrar el formato control de entrada y salida de camiones.
 - Para los contenedores vacíos, el conductor deberá presentar la autorización de ingreso al puerto expedido por tesorería al auxiliar ubicado en la portería. No se requiere pesaje en bascula.
 - Para el contenedor lleno, posterior a la presentación de autorización de ingreso al puerto, se da paso a la báscula para realizar el pesaje y posterior pesaje vacío, para verificar peso de la carga.



2. El auxiliar de báscula realiza el pesaje de la carga y le expide el recibo del sistema bascula para ser pagado en tesorería.
3. El conductor del vehículo se dirige a realizar el pago correspondiente y presenta el recibo al auxiliar de operaciones ubicado en la portería.
4. El auxiliar de operaciones ubicado en la portería diligencia el formato control entrada y salida de mercancía y lo hace firmar del conductor.

Control de salida

- 1 El Auxiliar de Operaciones verifica en el patio el destinatario de la mercancía que se está cargando en los camiones, e informa a los Auxiliares de Operaciones, de la báscula y portería, de la cantidad de clientes y mercancía para su verificación.
- 2 Las mercancías perfiladas por las autoridades para inspección física deberán preparar la diligencia de acuerdo con los turnos y horarios dispuestos para este fin. El Auxiliar de Operaciones verifica la cantidad de clientes, pieza, nombre del conductor, placa de vehículo que lo transporta, motonave, numero de viaje, contabilizando el tiempo que dura la mercancía en inspección.
- 3 Las mercancías deberán ser pesadas en la Báscula Camionera, para todos los vehículos cargados que ingresan y salen del puerto, aplicando el procedimiento de pesaje lleno y vacío. Con este reporte Tesorería aplica los cobros de uso de instalaciones.
- 4 Una vez pesada la carga, el conductor presenta las respectivas autorizaciones de salida al auxiliar que se encuentra en la portería, las cuales que fueron expedidas por tesorería una vez realizan los pagos correspondientes a uso de instalaciones portuarias y bascula
- 5 El auxiliar de operaciones que se encuentra en la portería revisa la autorización de salida del puerto y verifica si la carga causa almacenaje (más de 5 días luego del descargue de la M/N).
- 6 Si la carga tiene almacenamiento conduce al conductor a realizar el pago correspondiente en tesorería, de lo contrario el auxiliar de operaciones registra la salida en el formato control entrada y salida de mercancía y solicita la firma del conductor e informa al auxiliar de operaciones que se encuentra en la talanquera para dar salida al vehículo que transporta la carga.
- 7 El auxiliar de operaciones que se encuentra en control de acceso diligencia el formato control entrada y salida de camiones.

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

Por la estructura del terminal portuario y sus áreas de influencia en su hinterland, no se realizan transferencia de carga a otros medios de transporte, diferentes a los descritos en este reglamento como vehículos terrestres.

5.26. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas



Las sustancias clasificadas como peligrosas de acuerdo con el IMDG de la OMI, para ser movilizadas, almacenadas y manipuladas dentro de las instalaciones portuarias, deberán cumplir con los requisitos que dicho reglamento exige para cada una de ellas. San Andrés Port Society S.A. podrá reglamentar los procedimientos a ser aplicados de acuerdo con disponibilidad de espacios, equipos y restricciones que para este puerto deban determinarse y las normas que a nivel nacional se establezcan para las sustancias clasificadas como peligrosas

Todas las sustancias peligrosas deben traer la denominación técnica correcta, número de Naciones Unidas, etiquetas y rótulos según la clase a que pertenecen. De ser necesario y ante duda para su clasificación y manejo, San Andrés Port Society S.A. podrá exigir información adicional para la identificación del producto

Almacenamiento y segregación. La Sociedad Portuaria determinará los lugares de almacenamiento de las mercancías peligrosas, los distanciamientos conforme a las tablas de segregación que ordene el reglamento de seguridad industrial y los procedimientos aplicables.

Equipos e implementos. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S A, exigirá durante el manipuleo, cargue, descargue, almacenamiento de cargas peligrosas, a todo el personal que interviene directamente, los equipos o implementos de protección adecuado y determinado en el reglamento de seguridad industrial. Por lo tanto, los operadores portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores de estos elementos cuando sea el caso.

Movilización. Las mercancías clasificadas como peligrosas, para ser movilizadas por el terminal portuario deberán entre otros:

- Declaración de mercancías peligrosas. No se podrán traer mercancías peligrosas al puerto a menos que:
 - Estas hayan sido declaradas como tales de acuerdo con formatos del transportador marítimo y/o terrestre.
 - Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- Mercancías que no cumplan normas de seguridad. No se podrán traer a puerto ni desembarcar en el mismo mercancías peligrosas sin sometimiento incondicional a las normas de seguridad industrial. La Sociedad Portuaria con el Visto Bueno de la Superintendencia General de Puertos y Transporte, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad del puerto, sus instalaciones y las naves puede ordenar la destrucción de dichas mercancías siempre y cuando éstas se encuentren bajo el área de su competencia.
- Restricción para cargue y descargue de mercancías peligrosas. Sin permiso escrito expreso de la Sociedad Portuaria y bajo las condiciones especiales que esta señale, no se embarcarán o desembarcarán cargas peligrosas, entre las 18:00 horas y las 06:00 horas del día siguiente. Al término de cada jornada, todas las escotillas y aperturas deben quedar cerradas de manera hermética. En igual condición, deben estar antes de iniciar el cargue o descargue.



- Obligación del Agente. El Agente de cada nave programada para embarcar cargas peligrosas, debe asegurarse antes del zarpe, que estas fueron embarcadas en su totalidad.
- Obligaciones del Capitán. El Capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos. El Capitán de toda nave mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando haya estado descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no permitirá las siguientes labores:
 - Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
 - Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
 - Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga carga peligrosa.
 - Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas se asegurará que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.

- Remoción de carga peligrosa desembarcada. No se podrá desembarcar mercancías peligrosas sobre la loza o muelle hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movilizar fuera del terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos.

Filtraciones por el casco de las naves. Cuando se presenten escapes de líquidos inflamables de una nave cargando o descargando en puerto, el Capitán debe informar de inmediato a la Sociedad Portuaria y a la Capitanía de Puerto. El Capitán de toda nave que presente escapes mientras está en puerto debe cumplir con prontitud y diligencia todas las instrucciones que reciba de la Autoridad Portuaria.

Atención de emergencia. Durante el cargue y descargue de sustancias peligrosas el operador portuario deberá disponer de: o Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas. o El equipo protector adecuado para el personal que aplique el procedimiento de emergencia correspondiente. o Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos. San Andrés Port Society S.A. queda facultado para ordenar la evacuación de sus áreas, ordenar el fondeo de las naves, o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgos para el terminal o para sí mismos.

Tanto los usuarios, agentes marítimos, operadores portuarios acatarán en caso de emergencia todas las disposiciones que para casos de emergencia tengan previstos en el reglamento de seguridad portuaria.



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

El Reglamento Sanitario Internacional es un instrumento legalmente vinculante que cubre medidas para prevenir la propagación internacional de enfermedades infecciosas.

El RSI (2005) tiene como propósito prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública, y evitando al mismo tiempo las interferencias innecesarias en el tráfico y el comercio internacional.

Para los compromisos y alcance de las actividades portuarias, San Andrés Port Society SA tendrá dentro de sus instalaciones portuarias:

- Ofrecer acceso a un servicio médico de primer nivel, incluidos medios de diagnóstico situados de manera tal que permitan la evaluación y atención inmediatas de los viajeros y tripulación enfermos.
- Disponer de personal, equipo e instalaciones adecuados;
- Ofrecer acceso a equipo y personal para el transporte de los viajeros enfermos a una dependencia médica apropiada;
- facilitar personal capacitado para la inspección de los medios de transporte;
- Velar por que gocen de un entorno saludable, que utilicen las instalaciones y servicios de un punto de entrada, en particular de abastecimiento de agua potable, servicios de abastecimiento de comidas y avituallamiento, aseos públicos, servicios de eliminación de desechos sólidos y líquidos y otras áreas de posible riesgo, ejecutando con ese fin los programas de inspección apropiados; y
- Disponer en lo posible de un programa y de personal capacitado para el control de vectores y reservorios en los puntos de entrada y sus cercanías.

Por aplicación práctica en la Isla, la visita de autoridades se realiza con las naves atracadas. Los eventos de vectores infectocontagiosos detectados a bordo de la nave, antes, durante o después del ataque, o durante la permanencia en el puerto, se aplican el siguiente procedimiento:

- La tripulación o quien detecta el evento informa al agente marítimo y este a sanidad portuaria
- Sanidad portuaria realiza la valoración y procede a activar el protocolo de atención.
- Dependiendo de la situación de salud publica el barco ingresa o se le impide el ingreso al puerto
- Los pacientes se atienden en el centro de atención asistencial externo, dependiendo del tipo de enfermedad.

5.28 Protocolos para atender emergencias y contingencias

El terminal portuario cuenta con un Plan de Manejo Ambiental, aprobado por Coralina, como autoridad ambiental de la Isla aprobado por Coralina como autoridad ambiental competente desde 2005. En dicho plan, se encuentra establecido el Plan de Contingencia (capítulo IX del Plan de manejo ambiental de la Sociedad Portuaria) y se



realiza seguimiento y actualización a través de los procesos de calidad implementados para el puerto.

La estructura de servicios del terminal portuario y la composición de cargas y tráficos no permite el manejo de cargas masivas como los graneles líquidos o gases licuados y gaseosos. Los productos con características especiales se manejan como cargas peligrosas a las cuales aplican el protocolo correspondiente.

El responsable de la gestión ambiental del puerto es el Asesor Ambiental, que tiene bajo su responsabilidad de los planes de manejo ambiental, plan de residuos sólidos, plan de residuos de hidrocarburos y seguimiento al plan de manejo ambiental de Coralina.

Dichos planes tienen establecidos los siguientes protocolos

5.28.1 Manejo y control de residuos aceitosos:

El capítulo 8 del Plan de manejo Ambiental de la Sociedad portuaria, establece:

Los residuos aceitosos incluyen líquidos refrigerantes, lubricantes, y desechos de procesos industriales, entre otros. Generalmente se pueden clasificar en tres grandes grupos: aceites libres, emulsificados o grasas y aceites solubles en agua; los cuales a su vez pueden ser “segregados” cuando su concentración es mayor a 4×10^5 mg/l y se originan principalmente en procesos de producción a gran escala. Por su parte los desechos “combinados” tienen menores concentraciones de grasas y aceites, y se generan a partir del lavado de áreas aceitosas, limpieza y lubricación de maquinaria, procesos de pintado, etc.

Para casos de emergencias, se procede:

- Después de un derrame o fuga de sustancias aceitosas se pueden utilizar diferentes protocolos para mitigar el impacto que incluyen coalescencia, destrucción de la emulsión, flotación, centrifugación y remoción física del material. Para la aplicación de cada una de ellas se deben considerar tanto las características del compuesto, como los costos y requerimientos técnicos.
- Si el accidente ocurre sobre terreno consolidado, las normas de acción incluyen la aplicación de materiales absorbentes (Arena, aserrín, polvo de ladrillo, etc.) alrededor de la zona impactada, para evitar la dispersión del material. Posteriormente se hará la recolección de la sustancia con ayuda de palas y vasijas, y se dispondrá en un recipiente nuevo previamente etiquetado.
- Por el contrario, si el accidente ocurre en el agua es indispensable diferenciar si los aceites son de tipo libre o flotante. En este caso para su remoción se pueden utilizar medios físicos tales como la decantación o el uso de un separador por gravedad.
- Si los residuos aceitosos son emulsionados, técnicas como el rompimiento de la emulsión adicionando químicos (Ej. Alumbre o polímeros que logran la coagulación y floculación de los aceites) o la flotación con aire disuelto, son necesarias para lograr la separación de las grasas. Una vez que se logra la diferenciación agua-aceite, el residuo aceitoso se puede separar físicamente.



Teniendo en cuenta que bajo ninguna circunstancia se permitirá el tratamiento químico de un derrame en áreas marinas, se tendrá preparada una brigada de acción que tenga acceso y conocimiento sobre el manejo de los siguientes materiales y equipos:

- Barreras flotantes (Inflables o de polipropileno expandido) para rodear el área y evitar la dispersión del material.
- Una bomba de velocidad variable para la recolección del residuo.
- Mantas de absorción para eliminar los excedentes de aceites del agua.
- Un tanque portátil para la recolección de la sustancia, con capacidad mayor a 5000 galones.
- Un tanque portátil para la dilución de alumbre con capacidad superior a 1000 galones (Solo si es necesario hacer el rompimiento de emulsiones).
- Recipientes para la remoción del aceite superficial.
- Una bomba de transferencia para el agua residual (Acondicionada con filtros especiales).
- Tanques de almacenamiento del agua residual para su posterior recuperación.
- Tanques de almacenamiento del aceite residual recuperado.

5.28.2 Manejo y control de emisiones de gases:

El capítulo 8 del Plan de manejo Ambiental de la Sociedad portuaria, establece:

Teniendo en cuenta que en el Muelle Departamental no se llevan a cabo actividades de producción, que impliquen la utilización de maquinaria industrial o equipos de combustión avanzada; no se presenta un aporte significativo de contaminantes al aire. No obstante, las emisiones de dióxido de carbono y partículas producto de la combustión inherente a la maquinaria y los vehículos de trabajo, se tomarán las siguientes medidas:

Se hará la revisión de la maquinaria y el equipo, garantizando que se encuentren perfecto estado de funcionamiento.

Se hará el ajuste de los componentes mecánicos de cada máquina, y el balanceo y la calibración de las llantas de cada automotor antes del inicio de las obras.

En caso de presentarse fallas en los equipos, maquinas o vehículos, éstos se trasladarán a sitios adecuados para su reparación. De ser necesario se permitirán arreglos preventivos o reparaciones en el área destinada para almacenamiento de contenedores.

5.28.3 Protocolo para atender derrame de graneles sólidos

Los materiales clasificados como graneles sólidos corresponden a agregados pétreos y arenas transportadas en cantidades limitadas por las especificaciones del canal de acceso. Los eventuales derrames podrían suceder en el manejo de descargue de las naves, las cuales se manejan con cucharas cercanas al 1 metro cubico de capacidad; esta limitación conlleva a una menor cantidad de material de derrame posible.

Los planes operativos para la atención de naves graneleras, que deberán considerar entre otros:

- Colocación de carpas



- Descargues directos,
- Limpieza inmediata y retiro de residuos del material en el aproche
- Señalización y alindramiento de las zonas de operación

Cualquier derrame dentro o fuera del área de operación, será comunicado a las áreas de operaciones y de control ambiental, con el fin de corregir de inmediato el efecto de los potenciales derrames.

5.28.4 Derrame de hidrocarburos en el mar

El capítulo 8 del Plan de manejo Ambiental de la Sociedad portuaria, establece: Los derrames de hidrocarburos ocurridos en las áreas de maniobras y el canal de acceso, en aplicación del plan de contingencias de la Sociedad Portuaria se deberá contar con un kit compuesto con barreras de contención, absorbente granular, barreras absorbentes, desengrasante y tela oleofílica para la atención de derrames de hidrocarburos en el mar.

En el lugar de la contingencia se hará el siguiente procedimiento:

- a. Informar a las autoridades pertinentes, corporación ambiental y DIMAR sobre el derrame en el mar, dando a conocer los autores de dicha emergencia.
- b. Acordonar el área.
- c. Realizar la contención del hidrocarburo con ayuda del kit
- d. Recoger los residuos y disponerlos como residuos peligrosos
- e. Enviar oficio al responsable del derrame, informando las implicaciones ambientales y las posibles sanciones a que haya lugar.
- f. Corregir procedimientos en caso de ser necesario
- g. Realizar el mantenimiento, reposición e inventario de recursos.

5.28.5 Derrame de graneles líquidos

El terminal portuario no tiene dentro de la composición de cargas, el recibo, manejo o almacenamiento de graneles líquidos.

5.29. Protocolo de circulación dentro del terminal

Una vez ha sido autorizado para el ingreso al terminal portuario, el visitante, personal de los usuarios del puerto, tripulaciones de las naves atracadas y conductores y auxiliares de los vehículos, y los vehículos, deberán informarse de los senderos peatonales y vías permitidas para su circulación.

Tal como lo indica este RCTO, los visitantes podrán circular y permanecer solo en las zonas autorizadas para su permanencia, en la correspondiente autorización de ingreso. Para el efecto, la sociedad portuaria mantiene una señalización adecuada para instruir y hacer cumplir las directrices sobre circulación interna de vehículos y personas dentro del terminal portuario.

Las áreas de operación quedan limitadas a la funcionalidad y accesos que el plan operativo de cada frente de trabajo determine, el cual deberá estar señalizado y



delimitado según las circunstancias por tipo de carga y manejo; el área de operaciones tendrá la facultad de hacer el seguimiento a tales planes o modificarlos, en los eventos que así lo requieran.

Las empresas de transporte terrestre, por su característica de usuarios regulares en el terminal portuario de San Andrés Port Society SA, para el ingreso y permanencia de vehículos, conductores y auxiliares dentro de las instalaciones portuarias, además de cumplir con los protocolos de ingreso de vehículos de carga y Protocolo de control de ingreso y salida de personas, deberán portar uniformes distintivos de la empresa de transporte a la cual se encuentran vinculados y chalecos reflectivos con identificación de dicha empresa de transporte; el uso del casco de protección es obligatorio para todas las personas que circulen y permanezcan en áreas de operación.

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

El terminal portuario como unidad operativa, tiene restricción para el ingreso, circulación, permanencia y salida de las instalaciones portuarias. Dichas restricciones, implican tener control de todas las actividades y flujos de cargas; para ello debe contar con controles de ingreso, salida y permanencia, tanto para cargas como equipos y personas.

Los protocolos de ingreso y salida y permanencia de personas, vehículos, equipos portuarios y mercancías deben tener alcance a la individualización de las unidades que hacen parte de la actividad portuaria

La individualización se hará en aplicación de los siguientes criterios y requisitos:

Visitantes ocasionales: Carné de visitante

Trabajadores regulares: Carné de la empresa usuaria del terminal portuario

Mercancía:

- Remitente
- Consignatario
- Línea naviera
- Nombre de la nave
- B/L relacionado
- Número ONU y etiquetas respectivas si está clasificada como peligrosa
- Condiciones o restricciones de manejo

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

Las acciones a ejecutarse durante la realización de obra civil en instalaciones del puerto estarán descritas en el manual de contratista, en el cual se detalla las directrices que deben seguir los contratistas y subcontratistas en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Durante la ejecución de dichas obras la dirección de operaciones orientara el flujo de vehículos y cargas tomando en cuenta las restricciones o limitaciones de las obras, procurando no afectar la eficiencia y productividad portuaria.



CAPÍTULO VI

REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

El día primero de cada mes los agentes marítimos o armadores de las naves internacionales y los armadores de las naves de cabotaje, deberán anunciar por escrito a la Dirección Operativa, en el formulario que para tal efecto establezca la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., para cada una de las naves anunciadas, la relación de las naves que llegarán durante el mes calendario, con la obligación de actualizar el anuncio los días 10 y 20 del mes.

Con una anticipación mínima de 24 horas a su arribo, el agente marítimo o los armadores, tanto para naves internacionales como de cabotaje, anunciarán a la Dirección Operativa la llegada de las naves con destino al Muelle Departamental, el cual debe contener la siguiente información:

- Nombre de la nave.
- Código de llamada.
- Bandera.
- TRB, TRN y TPM.
- Eslora, Manga y Calado al arribo.
- Nombre del Armador y Agente marítimo o del cuarteador.
- Tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida ((ETD).
- Tonelaje de embarque y desembarque y tipo de carga.
- Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación de acuerdo al IMDG.
- Número de pasajeros a embarcar y desembarcar.
- Necesidades de espacio de almacenamiento.
- Nombre de las empresas de operación portuaria nominadas para la prestación de los servicios de pilotaje, remolcador, estiba y desestiba, y de cargue y/o descargue.
- Información adicional de importancia para la atención y operación de la nave y la carga

Se confirmará a la Dirección Operativa el arribo de la nave, por parte del Agente Marítimo o del armador con un mínimo de 12 horas de anticipación a la llegada de la nave, para confirmar atracadero y turno de atraque, en el Comité de Operaciones.

Estado de alistamiento para mover las naves.

Ninguna persona podrá, sin permiso escrito de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A:

- Ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en puerto para moverse cuando sea requerido para hacerlo.
- Reducir la presión de vapor o la potencia a niveles por debajo de los necesarios para mover la nave en el puerto cuando sea requerido para ello.



- Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por la Sociedad Portuaria, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar que la Sociedad Portuaria designe. La Sociedad Portuaria podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el Capitán de nave o su agente marítimo.

Para efectos de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si:

- Sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos.
- Si la Autoridad Marítima Nacional lo ha declarado como tal.
- Si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y de la Sociedad Portuaria. Otorgado el permiso, la Sociedad Portuaria determinará el sitio de permanencia o fondeo y se aplicarán las tarifas correspondientes para las naves inactivas en zonas de fondeo por los lapsos correspondientes. Los buques que se encuentren listos para el cargue o que zarpen sin carga no pueden ser considerados como buques inactivos.

El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.

6.2. Prelaciones para el atraque

La sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. podrá reglamentar la destinación y especialidad de los puntos de atraque del Muelle Departamental, de acuerdo con las especificaciones de estos, con la demanda de muelle y con las necesidades operativas. El muelle departamental, cuenta con 6 puestos de atraque, los cuales prioritariamente, serán programados según su especialidad; dicha especialidad no restringe las decisiones de la dirección de operaciones, quien podrá asignar otros usos. Dichos cambios deberán ser comunicados a los interesados a través de las decisiones del comité de operaciones y en su defecto por escrito a los usuarios interesados de dichos cambios.

- Puesto 1: Providencia.
- Puesto 2: General.
- Puesto 3: Internacional.
- Puesto 4: General.
- Puesto 5: General.
- Puesto 6: Granel



Una vez programado y asignado el puesto de atraque a una nave, solo la dirección de operaciones podrá modificar dicha asignación, previa verificación que las implicaciones y afectaciones, de las naves que interesadas.

Toda nave que requiera utilizar los servicios de SAPS, deberá cumplir con las directrices de Dimar sobre agenciamiento marítimo. El agente marítimo será solidario con su representado, en los términos del Código de Comercio, el artículo 1492.

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

- El nombre y nacionalidad de la nave.
- El Tonelaje de Registro Neto (TNR), el Tonelaje de Registro Bruto (TBR).
- Calado, eslora y manga.
- Los nombres del armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- Ultimo puerto y próximo puerto de arribo.
- Capacidad por tipo de nave (TEUS, FEUS, pasajeros, peso muerto, etc.)
- El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- Cantidad de contenedores embarcar o desembarcar.
- El tonelaje de carga a embarcar o desembarcar.
- La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas.
- El número de pasajeros y tripulación a desembarcar o embarcar.
- Información de los servicios a prestar a la nave, que incluya tiempo de atención estimado, cantidades, Operadores Portuarios, personal y equipos a utilizar, tales como remolcador, piloto, amarre, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, inspecciones y su tipo, etc.
- Cualquier otra información relevante relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en la Instalación Portuaria. El agente marítimo debe indicar el ETA de la manera más aproximada posible y debe mantenerlo actualizado en la medida en que tenga conocimiento de cambios.

Toda embarcación que se haya confirmado su atención en el muelle, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado para efectos de prestación de los servicios en el Muelle Departamental, se someterá a la prelación de atraque que se determina, la cual podrá ser modificada por el Gerente de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. de conformidad con los criterios siguientes:

- La prelación de atraque estará determinada por el orden de arribo al Muelle Departamental o a la zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden establecido en este reglamento para tal fin.
- La embarcación anunciada, confirmada y con los documentos en orden exigidos en el presente reglamento y por el Manual de Procedimientos, tendrá prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos.
- Cuando una embarcación transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios; deberá someterse a la inspección correspondiente, y solo será considerada su solicitud de atraque una vez la sociedad portuaria San Andrés Port



Society S. A. reciba la conformidad escrita de las autoridades sanitarias correspondientes.

- La prelación establecida se aplicará a las embarcaciones fondeadas que hayan arribado al Terminal dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentada documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades
- Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más embarcaciones, se tendrá en cuenta el orden de arribo como criterio para la definición.
- Las embarcaciones de guerra nacionales o de bandera extranjera, buque escuela y embarcaciones en visita oficial, cuando hayan sido anunciadas previamente por la Armada Nacional, podrán atracar en el Muelle Departamental el tiempo que sea necesario para los beneplácitos protocolarios; el resto del tiempo deberá permanecer en la zona de fondeo. Si al Muelle Departamental arribaran varios buques de guerra en visita oficial, estos se abarloadrán por naciones.

PRELACIÓN DE ATRAQUE.

Cuando coincidan dos o más solicitudes de servicio de atraque de manera simultánea, la asignación responderá a los siguientes criterios de prioridad:

- Por arribo forzoso.
- Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- Buques de pasajeros.
- Buques regulares portacontenedores
- Buques de carga general.
- Buques de providencia
- Buques graneleros.

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje

Cuando coincidan dos o más solicitudes de servicio de pilotaje de manera simultánea, la asignación responderá a los siguientes criterios de prioridad:

- Por arribo forzoso.
- Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- Buques de pasajeros.
- Buques portacontenedores.
- Buques de carga general.
- Buques graneleros

Esta prioridad puede ser modificada por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

6.4. Asignación de muelle

Asignación del sitio de atraque. Las naves serán fondeadas o atracadas por su capitán y tripulación con la asesoría de del piloto practico perteneciente a la empresa de operación portuaria designada para tal fin por el Armador o Agente Marítimo, previa asignación del área de fondeo por parte de la Autoridad Marítima, los gastos que se ocasionen corren por cuenta de la nave.

Las solicitudes para atraque o cambio de muelle deben ser presentadas por escrito, oportunamente ante la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.

El capitán de cada nave deberá cerciorarse de que su nave está debidamente asegurada. San Andrés Port Society S.A, no asume ninguna responsabilidad que se origine por fondeo o amarre defectuoso o inseguro, siempre que las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.

La seguridad de la nave mientras permanezca en el fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán y cualquier instrucción o acto de la Autoridad Portuaria debe ser consultada e informada al capitán de la nave.

Solo se podrán asegurar cabo, cables o amarrar en tierra, en los postes de amarre o bitas colocadas para este propósito específico. Está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.

Cada nave fondeada o atracada, en todo momento debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario. El incumplimiento a este requisito se considera una falta grave al RCTO y se configura causal de desatraque.

Las naves en el muelle deben colocar una o más escalas, portalones o planchones debidamente asegurados al buque e iluminadas en la noche. Estas serán el único medio que se podrá utilizar para el embarque o desembarque de las personas de dichas naves. Las naves que por su tamaño y altura del franco bordo no permitan el uso de escalas, deberán acondicionar un sistema de paso seguro del muelle, evitando el paso directo muelle -buque; estos dispositivos serán verificados por la Dirección de Operaciones

La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. a través de la Dirección de Operaciones comunicará oportunamente a las empresas de operación portuaria que prestan el servicio del pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave. Ninguna de estas empresas de operación portuaria, podrá modificar unilateralmente las decisiones de la dirección de operaciones, con relación a la asignación los puestos de atraque.

Los operadores portuarios de pilotaje y remolcador que modifique unilateralmente la asignación de puestos de atraque, se considera falta grave al RCTO. Los gastos y riesgos derivados de las maniobras necesarias para atender la relocalización, será a cargo de los operadores implicados.

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque, movilización, se harán por radio cuyo uso será obligatorio para las empresas de operación portuaria que prestan



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

el servicio de pilotaje, remolcador, amarre y para la Sociedad Portuaria en canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra sólo podrán intervenir en este canal las empresas de operación portuaria que prestan el servicio de pilotaje, remolcador y amarre y la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A. Cualquier interferencia será investigada y sancionada por la Capitanía del Puerto.

El abarloomiento de embarcaciones o artefactos navales a unidades atracadas o en la zona de fondeo que le corresponde al Muelle Departamental podrá ser autorizado por la Dirección de Operaciones, previa solicitud de los capitanes de las embarcaciones o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas así lo requieran y lo permitan. Queda entendido que, para estos casos, la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las embarcaciones o los cargamentos no serán imputables a la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.

La imposibilidad de abarloomiento o negación de uno de los interesados, se tendrá como causal para asignar zona de fondeo, a la nave no atracada. Si la nave atracada ha superado los tiempos de atraque y se encuentra dentro de los causales de desatraque, esta deberá ceder el puesto a la nave anunciada y conducirse a zona de fondeo o zarpe si es del caso

Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle. En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa, la Autoridad Marítima Nacional autorizará operaciones en zona de fondeo.

Estando la nave atracada en el Muelle Departamental, la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. podrá autorizar el descargue a las gabarras o planchones. En este caso, la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra paga muellaje.

Todo planchón o gabarra atracado al muelle esté o no trabajando, suministrando agua o combustible a una embarcación, pagará a la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. el muellaje de acuerdo con la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones.

Distancia entre naves:

Para el atraque y maniobras en el muelle, la distancia entre naves atracadas no será menor al 10% de la eslora de la nave, con un mínimo de 5 metros.

Períodos de estadía. Entrada y permanencia de las naves en puerto.

Los periodos de permanencia de las embarcaciones en la zona portuaria serán de 24 horas no fraccionables, que comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle, hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo.

El desplazamiento de una embarcación de un punto de atraque a otro no implica la iniciación de un nuevo periodo.

El desplazamiento de una embarcación del Muelle Departamental a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente implica la iniciación de un nuevo primer período a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.



6.5. Prohibiciones y condiciones para las naves durante su permanencia en el terminal

Ninguna persona podrá, sin permiso escrito de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A:

- Ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en puerto para moverse cuando sea requerido para hacerlo.
- Reducir la presión de vapor o la potencia a niveles por debajo de los necesarios para mover la nave en el puerto cuando sea requerido para ello.
- Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por la Sociedad Portuaria, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar que la Sociedad Portuaria designe. La Sociedad Portuaria podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el Capitán de nave o su agente marítimo.
- Para efectos de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si:
 - Sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos.
 - Si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
 - Si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.
- Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y de la Sociedad Portuaria. Otorgado el permiso, la Sociedad Portuaria determinará el sitio de permanencia o fondeo y se aplicarán las tarifas correspondientes. Los buques que se encuentren listos para el cargue o que zarpen sin carga no pueden ser considerados como buques inactivos.
- El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.
- Uso exclusivo de la sirena. Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro o durante las maniobras de los buques de acuerdo con las reglas de camino.
- Descargue y cargue a y de planchones. La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. reglamentará la utilización de planchones para cargar o descargar una nave dentro de las instalaciones del puerto.
- Alistamiento por mal tiempo. Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques fondeados, deben permanecer a bordo, alistar segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.
- Abarloamiento. Ninguna nave podrá abarloadarse a otra que ya se encuentra ocupando fondeadero o muelle sin el permiso de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. y el consentimiento del capitán de la nave que ocupa el muelle o el fondeadero.



- Si se concede el permiso, el capitán o el armador de la nave que se abarloa, debe exonerar de responsabilidad a la autoridad portuaria y al capitán o dueño de la nave que ocupa el fondeadero o el muelle, por los daños que ocurran como consecuencia del abarloamiento y responder por los daños que ocasionen a las instalaciones o a la nave que recibe.
- Responsabilidad del capitán. Toda nave atracada o en fondeadero, está bajo la responsabilidad única del capitán.
- Atajarratas. Toda nave atracada a un muelle estará provista de atajarratas u otros medios adecuados para provenir el paso de las ratas entre la nave y el muelle.
- Escalas. Las naves en muelle deben colocar una o más escalas reales aseguradas al buque y debidamente iluminadas en la noche. La escala es el único medio que se puede utilizar para que las personas embarquen o desembarquen de las naves.
- Descargas de aguas servidas y desechos. Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas. El capitán o propietario de la nave debe responder a la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A., por los costos de limpieza en que incurra por este motivo, sin perjuicio de las acciones y protocolos de las autoridades ambientales, sanitarias y marítimas competentes.

6.6. Desatraque

Pierden el derecho a la prelación establecida y por lo tanto ceden el turno de atraque o se ordena el desatraque de la nave en los siguientes eventos:

- Por razones de seguridad o de orden público, a juicio y en coordinación de las autoridades competentes
- Cuando una embarcación realiza la operación en condiciones de productividad, inferiores a los establecidos por la sociedad portuaria San Andrés Port Society S.A., de acuerdo con el tipo de nave, carga, y condiciones operativas y afecten el normal desarrollo en el Muelle Departamental, de otras naves y/o cargamentos
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- En el caso de las embarcaciones a recibir exclusivamente carga de salida, cuando la existencia de la carga no garantice la continuidad de las operaciones.
- Cuando una embarcación no ha presentado la documentación completa exigida por las normas portuarias, marítimas, aduaneras y/o por el presente reglamento o el Manual de Procedimientos.
- Por la falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- Por la falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.



6.7. Orden de desatraque

Se ordenará el desatraque de la embarcación:

- Por razones de seguridad o de orden público.
- Cuando se constate bajo rendimiento imputable a las condiciones mismas de la nave, a deficiencias de la empresa de operación portuaria y a las condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulaciones o pasajeros enfermedades infectocontagiosas.
- Por la falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los cargamentos. La Sociedad Portuaria solo asegura su disponibilidad de almacenamiento, si ha sido anunciada la nave con dichas necesidades de espacio y programadas en el comité de operaciones
- Por la falta de disponibilidad vehicular que garantice labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- Cuando no exista en la terminal suficiente mercancía de embarque debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones; cuando se soluciona el problema recupera su prioridad de atraque.
- Cuando la nave presente ausencia de tripulación.
- Por orden de la Autoridad Marítima Nacional.

Cuando la Gerencia de la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. curse una notificación de maniobra para una embarcación, esta operación debe efectuarse a más tardar (2) horas después de la notificación. El desacato a esta disposición, su retraso en la ejecución o la negativa al mismo, se considera una violación al RCTO; La nave implicada asumirá los gastos y costos derivados de la maniobra, así como los gastos derivados de los perjuicios ocasionados a otras naves anunciadas, sin perjuicio de las sanciones que la Sociedad Portuaria aplique al usuario infractor.

San Andrés Port Society SA, puede suspender la atención de los servicios portuarios a dicha motonave y línea naviera y/o agente marítimo, por el tiempo que considere pertinente. Dichas decisiones serán comunicadas a la Autoridad Marítima Nacional y la Supertransporte.

6.8. Requisitos para el zarpe

El zarpe de las naves será autorizado previamente por la autoridad marítima Nacional Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización de la Gerencia de la Sociedad Portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

Si una nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la nave programada en el siguiente turno para atracar en ese muelle.

Los gastos que incurran las naves asignadas al puesto de atraque no liberado serán aquellos que arrojen los peritazgos y/o protesta del implicado ante la Dimar. La sociedad portuaria velará porque estos compromisos sean cubiertos y saldados satisfactoriamente, como requisito para recibir la próxima nave de los navieros y agentes marítimos implicados

La reiteración de estas prácticas se tomará por la SAPS, como desobediencia al RCTO y serán aplicados las reservas de la sociedad portuaria, en la suspensión de servicios al naviero. La primera reiteración será de una suspensión por semana. La segunda reiteración será una suspensión del servicio por un mes. La tercera será entendida como la negativa del usuario a atender los lineamientos de este RCTO y las buenas prácticas portuarias y será suspendida la atención a esas naves, líneas navieras y agentes marítimos de forma indefinida. Dichas decisiones serán comunicadas a la Supertransporte y Dimar, para lo de su competencia.

Con el fin de dar una óptima utilización del muelle, cuando la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. ordene una movilización de un punto de atraque a otro, los gastos ocasionados correrán por su cuenta. Cuando una nave requiera un punto específico para su atraque y esto impide movilizar otra nave hacia otro punto de atraque, los gastos de maniobra serán por cuenta del beneficiario.

CAPÍTULO VII

CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo:

San Andrés Port Society SA, usuarios del terminal 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:

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.
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.
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.

La Sociedad Portuaria y en general los usuarios del puerto deberán cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y



salud ocupacional en el recinto portuario, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales.

El control estará a cargo del área de seguridad y salud en el trabajo de la Sociedad portuaria.

7.2. Responsables de protección al medio ambiente y medio marino.

El departamento de gestión ambiental de San Andrés Port Society está compuesto por un auxiliar de gestión ambiental de vinculación directa con el puerto y un contratista asesor ambiental. La parte estructural y funcional está acorde con lo establecido con el decreto 1299 de abril 22 del 2008.

Para la aplicación de la normatividad Marpol, San Andrés Port Society designo al asesor ambiental del departamento de gestión ambiental, el cual realiza el seguimiento a las solicitudes que realice a los operadores registrados ante las autoridades competentes y el cumplimiento de los requisitos de los operadores en cuanto a instalaciones y reportes a las autoridades.

La Sociedad Portuaria no presta el servicio de recibo y tratamiento de residuos sólidos, líquidos y oleosos de los buques; los residuos producto de la operación de las embarcaciones deberá ser devuelta a su puerto de origen. En casos de emergencia, se realiza a través de operadores portuarios especializados en el manejo y tratamiento de estos residuos.

7.3. Fumigaciones

Por la composición de cargas en el terminal portuario, no se dan eventos de fumigación de cargas para control de vectores. Sin embargo, cualquier evento que lo requiera, se hará con operadores portuarios registrados ante la Supertransporte, cumpliendo con los protocolos ambientales y de salud que cada evento lo requiera

7.4. Residuos contaminantes procedentes de los buques

El terminal portuario no permite la recepción de residuos contaminantes. Las condiciones ambientales restrictivas de la Isla no permiten ofrecer estos servicios de forma directa ni por operadores portuarios terceros

7.5. Cargas de origen animal y vegetal.

El terminal portuario no registra históricamente manejo de materiales de origen animal o vegetal que requiera protocolos específicos. Cuando las cargas de origen animal o vegetal se transporten como carga general procedente del continente, no tendrá ningún procedimiento portuario específico para su manejo o almacenamiento.

En los eventos de manejo de productos forestales, la autoridad ambiental Regional podrá aplicar los controles requeridos para este tipo de producto.



Cuando los productos de origen animal o vegetal provengan del exterior, corresponde a las autoridades competentes: DIAN, ICA e INVIMA que aplicarán los procedimientos pertinentes a este tipo de carga. La Sociedad Portuaria, facilitará la gestión eficiente y oportuna de estas autoridades, para lo de su competencia.

7.6. Cargas de material explosivo o radiactivo.

No se tiene previsto el recibo de material explosivo o radiactivo en el terminal portuario de SAPS.

CAPÍTULO VIII

DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes.

Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

8.2. Facilitación del tráfico marítimo

Requisitos para salir del puerto. Ninguna nave podrá salir del puerto sin la autorización de zarpe que expide la Autoridad Marítima.

Operaciones de la nave y movimientos en el puerto. El capitán de la nave está en la obligación de cumplir las instrucciones que impartan las Autoridades Portuaria y Marítima, la Sociedad Portuaria, para efectos de atraque, amarre, fondeo y desamarre de la nave.

Velocidad de las naves en el puerto. Cuando las naves estén navegando en el puerto, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar.

Reglas de camino. Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto o en sus inmediaciones.

- Las naves que maniobren para salir del puerto tienen la vía sobre aquellas que se aproximan para ingresar al canal de acceso.
- Ninguna embarcación podrá cruzar la proa o impedir, en cualquier forma, los movimientos de las naves que navegan en el puerto y deben darles todo el espacio que sea posible.



- La Sociedad Portuaria debe mantener un monitoreo continuo y permanente de todas las naves que se dirijan a ella, con el fin de coordinar su operación portuaria.

8.3. Visita Oficial

Al arribo de naves y antes de autorizar las operaciones de cargue y descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se realizará una visita oficial a las naves, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en las mismas

Esta visita está conformada así:

- Capitán del puerto o su representante quien la preside.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante de Migración y/o OCCRE.
- Un representante de la Aduana.
- El OPIP de San Andrés Port Society SA.

El agente marítimo o el armador solicitan la visita a las autoridades antes indicadas. Ambos representantes estarán listos para llevarla a cabo a la hora establecida por la Capitanía del Puerto.

Concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla, el capitán de puerto declarará libre plática para la nave.

Antes que esto suceda, el piloto práctico está facultado para abordar la nave que arribe a puerto. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

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

8.4. Libre plática

San Andrés Port Society SA, se abstendrá de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

La sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. se reserva el derecho a:

- No autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando éstos no se encuentren a paz y salvo por todo concepto con la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. o se haya incurrido en violaciones de las normas establecidas en este Reglamento.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a las empresas de operación portuaria y a los agentes marítimos que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando la prestación de los servicios por parte de las empresas de



operación portuaria conlleve peligro a la carga, al medio ambiente, a las personas o a las instalaciones, o cuando la Autoridad Portuaria así lo ordene.

- Suspende los servicios portuarios a las líneas navieras que no acaten oportunamente el orden de desatracado, en los términos establecidos en este RCTO.
- Suspende las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos adecuados y seguros para cada caso.
- Facturar a los usuarios el pago de costos, gastos y extracostos generados a la Sociedad Portuaria por uso inadecuado de la infraestructura portuaria y afectación de la productividad del puerto, de acuerdo con los lineamientos del presente RCTO.
- Calificar la actuación de las empresas de operación portuaria en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.
- Solicitar a la Autoridad Portuaria suspender o cancelar definitiva o temporalmente el registro a la empresa de operación portuaria que cometa irregularidades, o cuando no califique de acuerdo con la evaluación que haga la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A.
- Verificar y exigir el grado de cumplimiento de la implementación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo a través de la solicitud de certificación de la ARL del operador portuario.
- Suspende la inscripción de operador portuario ante la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. por vencimiento o cancelación del registro ante la Autoridad Portuaria.
- Suspende la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades desarrollen conductas o prácticas indebidas.
- Presentar a la Autoridad Portuaria y a la Autoridad Marítima las propuestas encaminadas a tomar decisiones sobre hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias violen o incumplan las normas reglamentarias.
- No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y en el Manual de Procedimientos.
- Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y usuarios en general, el cumplimiento de la programación previamente acordada en el Comité de Operaciones.
- Ordenar la suspensión de operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten: estiba deficiente y que por esta razón al desestibarla se produzca avería a la carga; signos de saqueo en los cargamentos depositados en ellas; condiciones inseguras, equipos, aditamentos y aparejos inadecuados o con licencias vencidas. En ninguno de estos casos la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga o que causen accidentes en general.
- Exigir a las empresas de operación portuaria y demás usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y acordados para la prestación de los servicios, asegurando que las facilidades portuarias sean utilizadas eficientemente; y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las operaciones, evitar



congestión o asegurar que las facilidades portuarias sean utilizadas al máximo de su capacidad.

- Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
- Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al propietario o a su representante o consignatario.
- Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.
- No entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga, designados como tales en los documentos que amparan el cargamento, cuando estos no se encuentren a paz y salvo con la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. o con la cancelación de fletes al transportador y cuando la documentación presentada para su retiro no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial a las autoridades aduaneras.
- No recibir aquellos cargamentos que lleguen al puerto y no tengan visiblemente escritas en forma clara y legible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como, la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.
- No recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento en espacios cubiertos y en ese momento no exista disponibilidad en dichos espacios, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenarse en espacios descubiertos, casos en los cuales la sociedad portuaria San Andrés Port Society S. A. quedará relevada de toda responsabilidad. Para los cargamentos en tránsito o transitorios, el agente marítimo dará su conformidad por escrito, para almacenar la carga en espacios descubiertos. En estos casos la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las mercancías es del propietario o del agente marítimo.
- Permitir operaciones de vaciado de contenedores cuando el contrato de transporte así lo especifique; y en casos especiales y previa presentación del documento aduanero correspondiente, se podrán vaciar también contenedores cuyo contrato de transporte así no lo especifique.
- Ordenar la inspección de los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos, que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán operar en las instalaciones portuarias.
- Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones establecidas en este reglamento.
- No autorizar las operaciones pertinentes cuando una autoridad competente así lo determine, de acuerdo a las normas y reglamentos de la entidad que pertenece.



**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

- Determinar las necesidades del Muelle Departamental frente a la oferta de servicios de operación portuaria, en términos de cantidad, calidad y capacidad de equipos, productividad, eficiencia y competitividad.
- Prohibir el ingreso y operación de equipos, que, a su juicio, afecten la estabilidad de la infraestructura portuaria y/o la deterioren.
- Ordenar la movilización de las naves por necesidades del servicio portuario, en cuyo caso los costos que se generen correrán por cuenta de la nave movilizada.
- Exigir a las líneas navieras y operadores portuarios, la ejecución de las operaciones de muelle en condiciones de seguridad para las naves, mano de obra y equipamiento de defensas del muelle. La Sociedad portuaria puede aplicar un valor de costos por cada elemento de defensa afectado por la maniobra, con cargo a la línea naviera, el cual podrá ser establecido en los procedimientos internos del puerto.



SAN ANDRÉS PORT SOCIETY S.A
NIT. 827.000.189-3

 www.saiportsociety.com

Avenida Francisco Newball
Muelle Departamental
San Andrés Islas, Colombia

 +57 (8) 5128394
 +57 (8) 5131381
 +57 316 384 7680
 info@saiportsociety.com



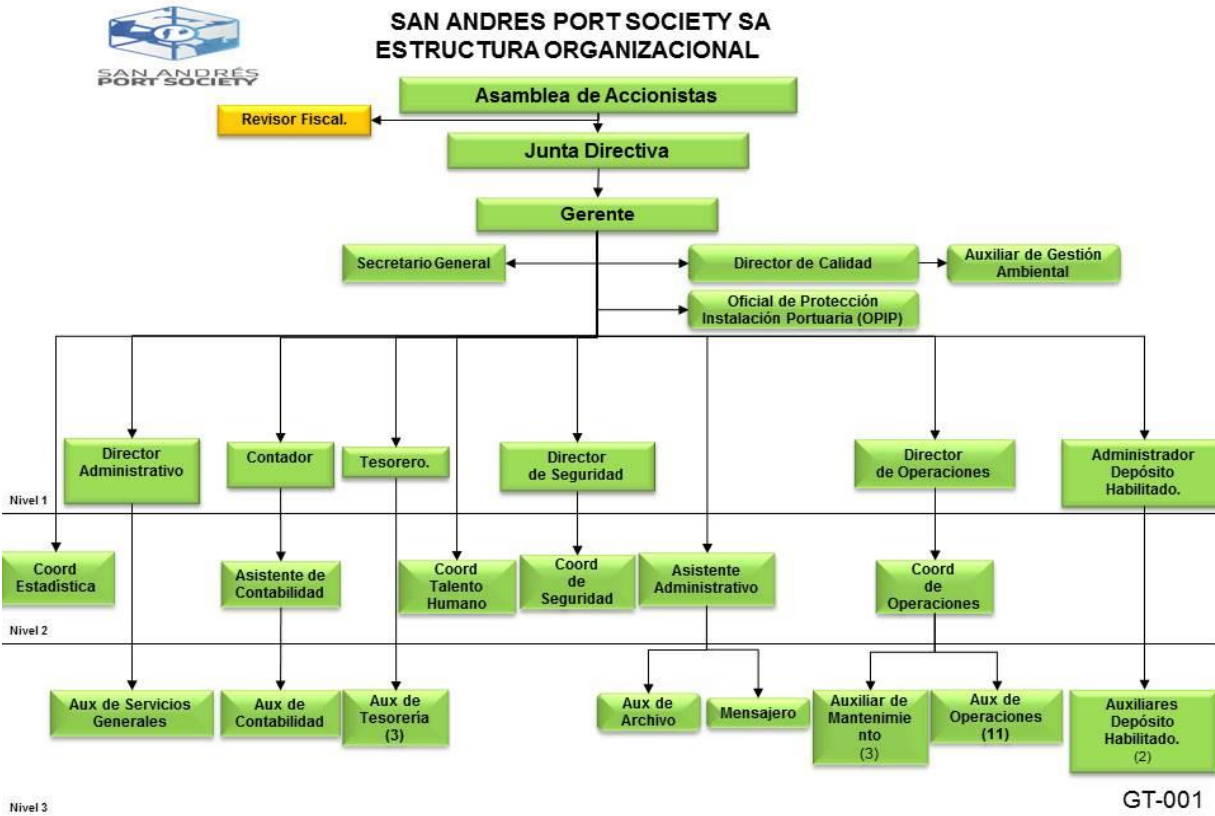


**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

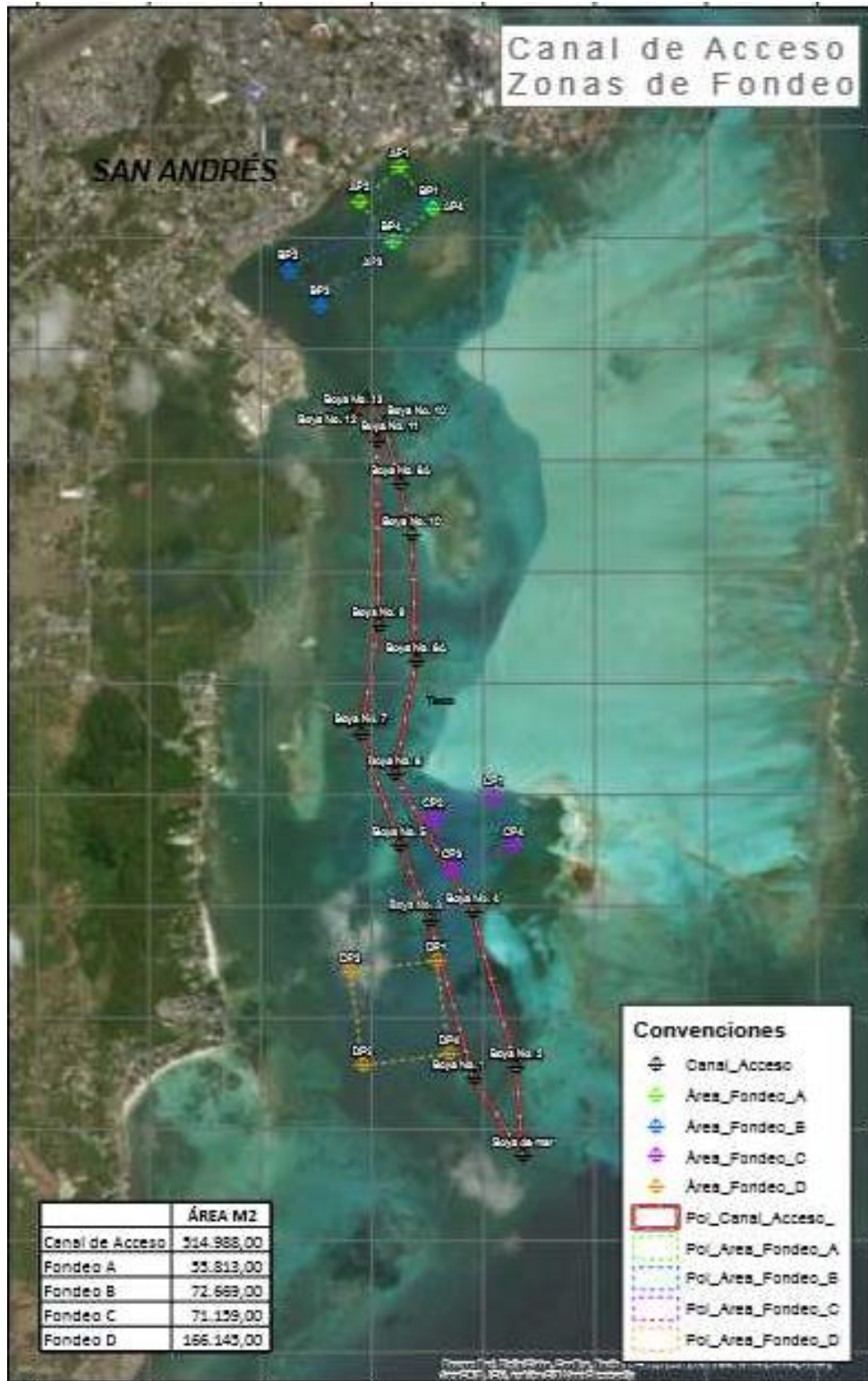
ANEXOS

ANEXO No. 1 ORGANIGRAMA DE SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A.





ANEXO 2. CANAL DE ACCESO

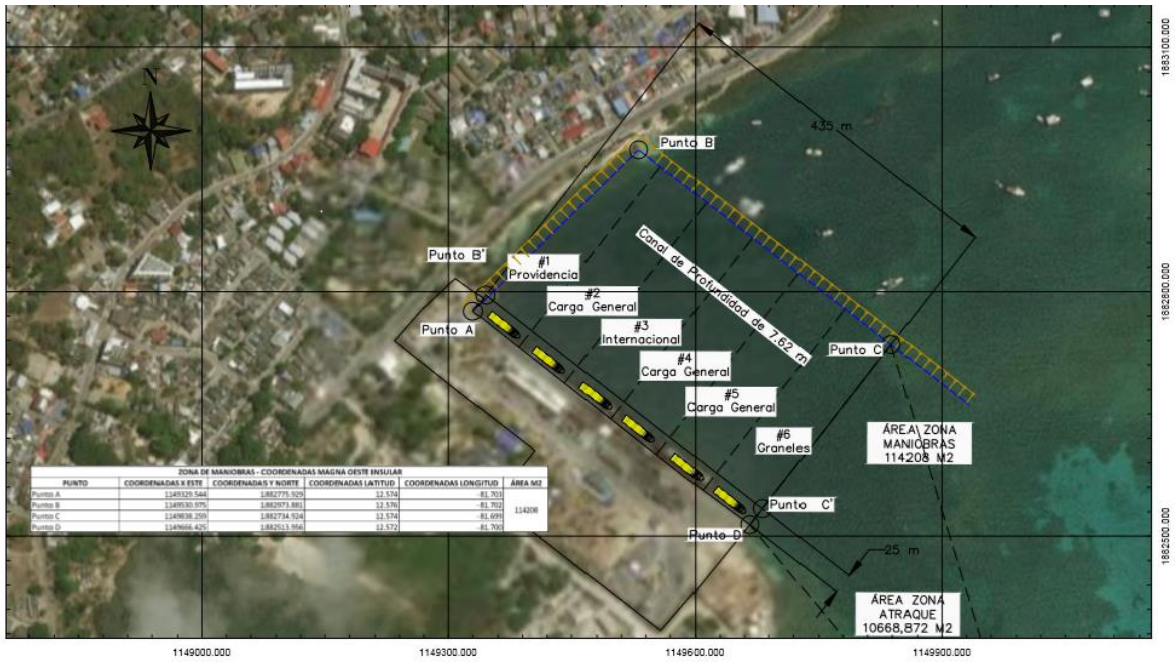


ANEXO No. 3. AREA DE MANIOBRAS Y ATRAQUE



SAN ANDRÉS PORT SOCIETY

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO



SAN ANDRÉS PORT SOCIETY S.A
NIT. 827.000.189-3

www.saiportsociety.com

Avenida Francisco Newball
Muelle Departamental
San Andrés Islas, Colombia

+57 (8) 5128394
+57 (8) 5131381
+57 316 384 7680
info@saiportsociety.com





**SAN ANDRÉS
PORT SOCIETY**

IMPULSAMOS DESARROLLO
CREYENDO EN LO NUESTRO

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

SAN ANDRES PORT SOCIETY S.A



JUNIO 2019

SAN ANDRÉS PORT SOCIETY S.A
NIT. 827.000.189-3

 www.saiportsociety.com

Avenida Francisco Newball
Muelle Departamental
San Andrés Islas, Colombia

 +57 (8) 5128394
 +57 (8) 5131381
 +57 316 384 7680
 info@saiportsociety.com

