PUERTO BRISA S.A.

# REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACION

2018

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PORTUARIA**

TABLA DE CONTENIDO


REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PUERTO BRISA S.A.. 7
CAPÍTULO I..... 7
ASPECTOS GENERALES..... 7
1.1 Objetivo..... 7
1.2 De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación..... 7
1.3 Definiciones..... 8
1.4 Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio 10
1.5 Obligaciones..... 10
1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios..... 12
1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas..... 15
1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario..... 16
1.5.4 Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)..... 17
CAPÍTULO II..... 18
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO..... 18
2.1 Organización..... 18
2.1.1 La compañía o empresa..... 18
2.1.2 Funciones del Terminal o sociedad portuaria..... 18
2.2 Administración..... 19
2.2.1 Modelo de administración y operación..... 19
2.2.2 Relación con los usuarios..... 20
2.2.3 Estructura tarifaria..... 20
2.2.4 Protocolo de facturación..... 21
2.2.5 Sistema de gestión de calidad..... 21
2.2.6 Políticas de calidad y acceso..... 22
2.2.7 Sistema de Comunicación y de información..... 22
2.2.8 Código de buen gobierno del puerto..... 22
CAPÍTULO III..... 24
INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS..... 24
3.1. Canal de acceso..... 24

3.2 Dársena de maniobras. ..... 24
3.3 Área de atraque. ..... 25
3.4 Muelle. ..... 25
3.5 Ayudas a la navegación ..... 26
3.6 Peligros a la navegación. ..... 27
3.7 Áreas de fondeo. ..... 28
3.8 UKC y calado operacional. ..... 28
3.9 Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria. ..... 28
3.10 Accesos vehiculares y peatonales. ..... 29
3.11 Patios y bodegas. ..... 29
3.12 Instalaciones para el recibo de la carga ..... 30
3.13 Equipos para operación portuaria. ..... 30
3.14 Instalaciones de la recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes ..... 31
CAPÍTULO IV ..... 31
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA ..... 31
4.1 Horarios ..... 31
4.1.1 Horario de atención al público ..... 31
4.2 Condiciones de la prestación de los servicios ..... 32
4.3 Protocolo de verificación de información y documentos. ..... 32
4.4 Servicios generales: ..... 32
4.5 Servicios a la nave: ..... 32
4.5.1 Características del buque tipo o de diseño. ..... 32
4.5.2 Servicio de practicaje. ..... 33
4.5.3 Servicio de remolcador ..... 33
4.5.4 Amarre y desamarre de buques. ..... 35
4.5.5 Muellaje ..... 35
4.5.6 Reparaciones menores. ..... 35
4.5.7 Aprovisionamiento y usería ..... 36
4.5.8 Recibo de lastre ..... 36
4.5.9 Recepción de residuos sólidos, líquidos y vertimientos ..... 36

4.5.10 Servicio de vigilancia. ..... 37
4.5.11 Servicios públicos ..... 37
4.5.12 Suministro de combustible ..... 38
4.5.13 Fumigaciones ..... 38
4.5.14 Alquiler de equipos y aparejos. ..... 39
4.6 Servicios a la carga. ..... 39
- Manipulación y transporte de mercancías ..... 39
- Cargue /Descargue/Transbordo ..... 39
- Estiba /Desestiba ..... 39
- Clasificación y toma de muestras a través de Operadores Portuarios ..... 39
- Trimado /Trincado /Tarja ..... 39
- Pesaje /Cubicaje ..... 39
- Almacenaje de mercancías ..... 39
- Porteo de la carga ..... 39
CAPÍTULO V ..... 39
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD ..... 39
5. Protocolo de maniobras: ..... 39
5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario ..... 39
5.1.2 Maniobra de atraque ..... 40
5.1.3 Maniobra de amarre. ..... 40
5.1.4 Maniobra de zarpe ..... 42
5.2 Protocolo para apertura de bodegas ..... 43
5.3 Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación ..... 43
5.4 Protocolo de zarpe de emergencia ..... 43
5.5 Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle ..... 44
5.6 Protocolo de evacuación directa de cargas ..... 45
5.7 Protocolo para el Cargue/descargue con lluvia ..... 46
5.8 Protocolo de almacenamiento descubierto ..... 47
5.9 Protocolo de operaciones en fondeo ..... 49
5.10 Protocolo para manejo de cargas contaminadas ..... 50
5.11 Protocolo para la entrega de carga ..... 51

5.12 Protocolo sobre cargas objetables ..... 51
5.13 Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito ..... 52
5.14 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua ..... 52
5.15 Protocolo para evitar la presencia de animales ..... 53
5.17 Protocolo de operación de equipos ..... 54
5.18 Protocolo de control de ingreso y salida de personas ..... 55
5.19 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos ..... 58
5.20 Protocolo de ingreso de ingreso y salida de vehículos de carga ..... 59
5.21 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios ..... 59
5.22 Protocolo de entrada y recibo de carga ..... 59
5.20 Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas ..... 60
5.21 Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) 62
5.22 Protocolos para atender emergencias y contingencias ..... 63
CAPÍTULO VI ..... 68
REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES ..... 68
6.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves ..... 68
6.2 Prelaciones para el atraque ..... 73
6.3 Prelaciones para el servicio de practicaje ..... 74
6.4 Orden de desatraque. ..... 75
6.5 Prohibiciones y/o condiciones para las naves durante su permanencia en el terminal 76
6.6 Requisitos para el zarpe. ..... 77
CAPÍTULO VII ..... 77
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE ..... 77
7.1 Salud en el trabajo ..... 77
7.2 Responsables de protección al medio ambiente y medio marino acuerdo normatividad nacional y MARPOL ..... 78
7.3 Fumigaciones ..... 78
CAPÍTULO VIII ..... 79
DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN ..... 79
8.1 Facilitación del tráfico marítimo ..... 79

8.2 Visita Oficial ..... 79
8.3 Libre plática ..... 80
8.4 Buenas prácticas portuarias ..... 80
8.5 Reservas y derechos en la prestación de los servicios ..... 80

## TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Distribución de amarres y defensas. Muelle Puerto Brisa ..... 27
Ilustración 2: La logística portuaria ..... 53

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Coordenadas del Canal de Acceso ..... 24
Tabla 2:Área de Fondeo CP06- BRAVO ..... 28
Tabla 3: Equipos para recibo de carga ..... 30
Tabla 4:Para el Reclamo, porteo, cargue y descargue de naves ..... 30

## TABLA DE ANEXOS

ANEXO 1.TARIFARIO PUERTO BRISA ..... 83
ANEXO 2:LOCALIZACIÓN SEÑALIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO ..... 84
ANEXO 3:CARTA DE NAVEGACIÓN 008 ..... 85
ANEXO 4: FLUJOGRAMA PROCESO DESCARGUE VEHICULOS ..... 86
ANEXO 5: FLUJOGRAMA DE PROCESO DE OPERACIÓN DE DESCARGUE CONDUCTOR ..... 87

# REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PUERTO BRISA S.A.

## CAPÍTULO I
## ASPECTOS GENERALES

**1.1 Objetivo** El Reglamento de condiciones técnicas de operación del Terminal Marítimo Puerto Brisa SA, 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.

De acuerdo con el art 3 de la ley 01 de 1991, las normas relacionadas con las condiciones técnicas de operación de los puertos tendrán como objetivo:

- Facilitar la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos.
- Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año.
- Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.
- Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en actividades portuarias

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

Las disposiciones contenidas en el presente reglamento están acordes con el Estatuto de Puertos Marítimos, Ley 01 de 1991 y demás normas que lo reglamentan, especialmente la Resolución 0850 de 2017

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento serán de obligatorio cumplimiento por Puerto Brisa S.A., operadores portuarios, usuarios y, en general, para todas las personas naturales y/o jurídicas que utilicen sus instalaciones o servicios, siendo responsables ante Puerto Brisa S.A. por su incumplimiento. De igual forma, dichas personas naturales o jurídicas serán responsables por la veracidad y exactitud de la información y los informes que presenten.

Al ingresar a las instalaciones de Puerto Brisa S.A., así como por el uso de sus instalaciones o servicios, los trabajadores de la empresa, el armador, el capitán de la nave, tripulación, agente marítimo, operadores portuarios, transportistas, sociedades de intermediación aduanera, contratistas, demás prestadores de servicios, visitantes y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones establecidos en el presente reglamento.

El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios y representantes del puerto a cumplir con los demás requisitos y obligaciones establecidos en la normatividad vigente por la Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Dirección General Marítima, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Corpoguajira, lo prescrito en

los Convenios Internacionales ratificados por Colombia y demás autoridades competentes que ejercen funciones de vigilancia de la actividad portuaria, y otras establecidas por autoridades del orden nacional, departamental y municipal que ejercen funciones en su jurisdicción.

Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar por los muelles o cualquier otro sitio de las instalaciones portuarias, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos de cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por Puerto Brisa S.A. y demás autoridades competentes.

Puerto Brisa S.A., operadores portuarios, contratistas y demás usuarios de la actividad portuaria deberán permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de la Superintendencia de Puertos y Transporte y Transporte para el ejercicio de sus funciones establecidas por la normatividad vigente. Igualmente, se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que esta entidad requiere y aquellos solicitados por razones especiales.

Puerto Brisa S.A. con el objeto de dar cumplimiento al parágrafo quinto del Contrato de Concesión No.009 de agosto 06 de 2010, cumplirá con todas las condiciones de operación señaladas en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, previa aprobación por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

## 1.3 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 01/1991

**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 Ley01 de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en' sus decretos reglamentarios. Resolución 850/2017

**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. Resolución 850/2017

**Concesión portuaria.** La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y

exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos. Ley 01/1991

**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 01/1991

**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. Resolución 850/2017

**Libre Plática.** Es la autorización expedida por la Autoridad Marítima, 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. Resolución 850/2017

N**ave Spot.** Nave sin nominación previa para el puerto. No tiene confirmación de muelle

**Naves.** Las construcciones idóneas para la navegación a las que se refieren los artículos 1432 y 1433 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio)

**Operador Portuario**. Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. Ley 01/1991

**Puerto.** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de 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 embarcaderos. Ley 01/1991

**Puerto de servicio público.** Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones. Ley 01/1991

**Puerto habilitado para el comercio exterior**. Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior. Ley 01/1991

**Protocolo.** Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de Una operación portuaria y/o prestación de u~ servicio en la terminal portuaria. Resolución 850/2017

**Puerto 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. Resolución 850/2017

**Reglamento Sanitario (RSI2005).** Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 580 Asamblea Mundial de Iq: 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 éstas y la respuesta apropiada. Resolución 850/2017

**Sociedad portuaria**. Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. Ley 01/1991

**Tiempo de cargue/descargue**. Período de tiempo acordado para el cargue/descargue de una Nave, de acuerdo con las ratas acordadas. Si el periodo se supera se causan Demoras y si es menor, se calcula tiempo adelantado.

**Ventana de llegada.** 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. Resolución 850/2017.

**Usuarios del puerto.** Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto. Ley 01/1991

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

PUERTO BRISA SA cumplirá y hará cumplir por cada uno de los 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, en que se pretenda ejercer dentro de las instalaciones de PUERTO BRISA SA. 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

La sociedad portuaria PUERTO BRISA SA, tiene dentro de sus objetivos:

- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la presente resolución, 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.

- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- 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.
- 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.
- 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.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
- 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, 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. "
- 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.
- PUERTO BRISA SA, y los prestadores de los servicios portuarios deberán permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente acto administrativo y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente para cada instalación portuaria.
- Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
- 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 el terminal portuario lo requiera.
- Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo.
- 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.

- El concesionario 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.
- La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria deberá reportarse periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte y Transporte o a la entidad que haga sus veces, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
- 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.
- Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, PUERTO BRISA SA. adoptará las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

### 1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios

PUERTO BRISA SA. en su carácter de concesionario y con alcance a su contrato de concesión 009 de 2010, tiene la facultad de operar directamente o a través de operadores portuarios terceros

Los operadores portuarios deberán cumplir con los equipamientos necesarios para cumplir con equipos, podrán exigir a los mismos, pactar los rendimientos y pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga. Las relaciones contractuales entre operadores y usuarios son de carácter comercial y se rigen por el Código del Comercio.

**1.5.1.1** Los Operadores Portuarios que deseen contratar con Puerto Brisa S.A. deben acreditar ante la Dirección Administrativa y Financiera de Puerto Brisa S.A., además de los requisitos establecidos en las Resoluciones Nos. 362 del 27 de junio de 1995, 459 del 15 de septiembre de 1995 y 478 del 8 de junio de 1999, emitidas por la entonces Superintendencia General de Puertos y resolución 7726 de 01 de marzo de 2016, de la Supertransporte, los siguientes documentos:

- Copia del Registro vigente de operador portuario expedido por la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad estipulada por ley.
- Relación del personal a su cargo, equipo y aparejos de su propiedad.
- Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación – Superintendencia de Puertos y Transporte, en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a la contaminación del medio ambiente.
- Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de Puerto Brisa S.A.

- Póliza de contaminación para las compañías que realizan labores de suministro de combustible, recepción de basuras y/o desechos sólidos o líquidos.

- La cuantía de las garantías la establecerá Puerto Brisa S.A. dependiendo del tipo de servicio, volúmenes de carga y actividad de los operadores. La vigencia será de un (1) año renovable y en cualquier caso se debe acreditar cada vez que se renueve el respectivo registro.

- Con la anterior garantía se debe presentar certificación, expedida por la compañía de seguros, del pago de la prima de estas.

- Certificado de experiencia relacionada.

- Registro Mercantil de la empresa operadora, con fecha de expedición no mayor a tres meses, donde su objeto debe comprender las actividades consideradas como portuarias.

- Para los servicios de practicaje, la empresa operadora debe presentar copia de las licencias de los pilotos prácticos y la licencia de la empresa expedida por la DIMAR.

- Hoja de vida y fotocopia de la cédula del gerente y/o representante legal de la empresa y de la persona que se encargará directamente de las actividades.

- Copia de afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al sistema de seguridad social. (Administradora de Riesgos Laborales-

- ARL, Empresa Promotora de Salud - EPS y Administradora Fondo de Pensiones - AFP).

- Relación de los equipos que utilizarán en sus operaciones con sus correspondientes certificados de inspección vigentes emitidos por una casa clasificadora.
- Copia del programa de salud ocupacional, ambiental y capacitación de la empresa.

- Licencia ambiental expedida por la autoridad ambiental competente (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).

- Autorización del ministerio del trabajo para laborar horas extras.

- Encontrarse a paz y salvo por concepto del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

**1.5.1.2** El operador portuario está obligado a suministrar oportunamente el personal capacitado y/o el equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en las fechas y horas acordadas, a ejecutar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por el Comité de Programación de servicios de Puerto Brisa S.A. y cumpliendo con la normatividad portuaria vigente.

**1.5.1.3** Los operadores portuarios deben suministrar, con antelación a la prestación del servicio, los documentos propios de la operación para garantizar una efectiva planificación.

**1.5.1.4** Los operadores portuarios serán responsables por las demoras ocasionadas debido al incumplimiento de las tasas de cargue acordadas. Para el efecto, los clientes y operadores portuarios nominados establecerán las condiciones contractuales que permitan cumplir y calcular los rendimientos operativos en cada caso. Puerto Brisa SA. establecerá los indicadores de eficiencia operativa y su formulación correspondiente, aplicables a los compromisos y actividades del terminal portuario.

**1.5.1.5** Los equipos de los operadores portuarios sólo podrán circular y operar en el área permitida, cuando estén programados a cumplir una operación específica. Terminada la operación deben ser devueltos a la estación de parqueo establecida por Puerto Brisa S.A.

**1.5.1.6** Los operadores portuarios están en la obligación de recoger los desechos sólidos, aparejos y demás elementos utilizados en la actividad ejecutada en un plazo no mayor a dos (2) horas a partir del momento de finalizada la operación. En caso de incumplimiento de la obligación, Puerto Brisa S.A. efectuará la labor de limpieza del área específica y facturará el servicio directamente al operador con su respectiva nota de inconformidad.

**1.5.1.7** Los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias deben ser inspeccionados por cuenta de su propietario, por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la Superintendencia de Puertos y Transporte, Puerto Brisa S.A. o a solicitud de los usuarios, con el fin de establecer si se encuentran en condiciones óptimas de operación y seguridad.

Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán operar ni permanecer en la instalación portuaria.

**1.5.1.8** A solicitud de los operadores portuarios y de Puerto Brisa S.A., cuando haya dudas respecto a equipos de manejo de carga o ante la carencia o vencimiento de certificados de seguridad, la Autoridad Portuaria – Superintendencia de Puertos y Transporte dispondrá inspecciones a los equipos para establecer si reúne las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones portuarias.

**1.5.1.9** Los operadores portuarios deben prestar sus servicios de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.

**1.5.1.10** Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos, usuarios y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias de Puerto Brisa S.A. , serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias o al medio ambiente, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o la estiba de la misma, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

**1.5.1.11** La responsabilidad de un operador portuario cesará cuando se produzca la notificación a Puerto Brisa S.A., de la cancelación formal de la operación y la aceptación por parte del nuevo operador portuario, sin ningún perjuicio o indemnización por parte de Puerto Brisa S.A.

**1.5.1.12** Los operadores portuarios sin perjuicio de la responsabilidad adquirida por el Puerto Brisa SA en la Licencia Ambiental por cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por el desarrollo de la operación portuaria, deberán tomar las medidas preventivas, de control y contingencia ambiental requeridas para su actividad específica.

- Puerto Brisa exigirá a todos los operadores portuarios los debidos Planes de Contingencia ante riesgos propios de su actividad.

- Puerto Brisa como beneficiario de la Licencia Ambiental será responsable por cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por él, los operadores portuarios y/o contratistas a su cargo, en desarrollo de las actividades operativas del puerto.

- Ante la ocurrencia de un daño al medio ambiente por acción de los operadores portuarios, Puerto Brisa coordinará e implementará de manera conjunta con el operador las acciones necesarias para corregir los efectos causados y rehabilitar las áreas afectadas.

- En caso de presentarse cualquier daño o afectación al medio ambiente, durante la actividad operativa del puerto, Puerto Brisa informará de manera inmediata a las Autoridades Ambientales pertinentes, ANLA y CORPOGUAJIRA y activará el Plan de Contingencia. Adicionalmente, para cada operación el operador portuario deberá presentar a Puerto Brisa SA. el correspondiente plan de contingencia por eventuales casos de afectación ambiental.

### 1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas

Los agentes marítimos en Puerto Brisa SA actúan como la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave, deberán estar registrados ante

la autoridad marítima colombiana, en los términos del art. 1491 del Código de Comercio Colombiano.

De acuerdo con el Art. 1492 del Código de Comercio Colombiano, la actividad del Agente marítimo para ejercer su función dentro de Puerto brisa SA, estará con alcance las Obligaciones del agente en:

- 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.

La agencia marítima deberá registrarse ante Puerto Brisa SA, con el objetivo de representar a las naves y líneas navieras para todos los efectos en el puerto.

### 1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

Los requisitos establecidos por Puerto Brisa S.A. para la prestación de servicios portuarios a todos sus usuarios son los siguientes:

Cualquier persona natural o jurídica podrá utilizar las instalaciones de Puerto Brisa S.A. previa presentación de solicitud por escrito (proformas) o página web, indicando el servicio solicitado e indicando la información requerida para el alistamiento y programación de dicha actividad.

Para el caso de operadores portuarios, la solicitud de servicios deberá ir acompañada por la constancia del contrato de uso de instalaciones suscrito con Puerto Brisa S.A.

Cumplir con las disposiciones y obligaciones del presente reglamento y con las normas establecidas por las autoridades portuarias y ambientales, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Capitanía de Puerto de Riohacha – DIMAR, Corpoguajira y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Determinar el agente marítimo que representará a cualquier buque que arribe al puerto, el cual debe estar debidamente acreditado ante Puerto Brisa S.A. y demás autoridades competentes.

Cuando el servicio de cargue o descargue no sea por cuenta del buque, el agente marítimo, al hacer el anuncio del buque, deberá informar a Puerto Brisa S.A. el nombre

de la persona natural o jurídica responsable del servicio. Dicha persona debe notificar por escrito a Puerto Brisa S.A la operación a realizar de acuerdo con lo establecido en el presente REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN.

La presentación de cambios en el agente marítimo para un buque, la responsabilidad del agente marítimo inicial cesará ante Puerto Brisa S.A. cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- Presentación de la copia de desistimiento y aceptación de los nuevos agentes marítimos ante la Capitanía de Puerto de Riohacha – DIMAR.
- Notificación conjunta y aceptación de Puerto Brisa S.A. del cambio de agente marítimo, indicando la fecha y hora de la modificación.
- Sin el cumplimiento de estos requisitos, no cesará la responsabilidad del primer Agente Marítimo ante la Puerto Brisa S.A.
- El Agente Marítimo será responsable del pago a Puerto Brisa S.A. de todos los servicios prestados al buque, previa entrega de factura de liquidación por parte del departamento contable del puerto.

Las cargas que se manejan y transportan a través de las instalaciones de Puerto Brisa S.A. deben tener escrito en forma clara, visible y legible las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás información indicativa que coincida con los datos consignados en los documentos de solicitud. Se debe incluir la señalización respectiva para la manipulación y almacenaje correcto de la carga.

Las solicitudes de entrada y almacenamiento en patios de carga para exportación deberán ser radicadas por escrito y/o vía formato página web en la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A., quien en un plazo no mayor de 24 horas deberá dar respuesta a la solicitud, indicando las fechas de recibo de la carga.

### **1.5.4** Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

PUERTO BRISA SA, posee la certificación No. 060004 de la DIMAR con fecha inicial Dic/2014 y fecha de término o vigencia hasta Dic/2019, 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. La Sociedad Portuaria, mantendrá actualizada la certificación y plan de protección PBIP.

Las disposiciones del PBIP aprobado y el plan de protección y sus modificaciones hacen parte de este reglamento y su cumplimiento será extensivo a PUERTO BRISA SA, sus usuarios, visitantes y todas las personas naturales y jurídicas que ingresen a las instalaciones del Puerto Brisa SA.

# CAPÍTULO II
# ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

## 2.1 Organización

### 2.1.1 La compañía o empresa

Puerto Brisa SA, es una sociedad portuaria privada de servicio público que cuenta con una estructura como sociedad anónima con una Presidencia de la organización radicada en la ciudad de Bogotá. El terminal portuario como unidad operativa, cuenta con una Gerencia Operativa, una gerencia Administrativa, Comercial y Financiera y una Gerencia Ambiental. El terminal portuario, está habilitado como Zona Franca Especial, por lo cual todo lo relacionado con este régimen franco, hace parte de su estructura y sus procedimientos, y el Usuario Operador de Zona Franca hace parte de esta organización.

### 2.1.2 Funciones del Terminal o sociedad portuaria

Puerto Brisa S.A. tiene como funciones principales, además de las establecidas en la Resolución de otorgamiento de la concesión No. 460 de 2006 y sus modificaciones y en el contrato No. 009 de 2010, las siguientes:

- 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.
- Seguimiento de la capacidad instalada del puerto y planificación de proyecciones de expansión con el objeto de ser competitivos en el mercado.
- Establecer un programa de mercadeo y comercialización del Puerto Marítimo a nivel local y regional.

- Seguimiento de las operaciones y equipos portuarios acompañados de planes de reconversión industrial hacia el empleo de tecnologías limpias y amigables con el medio ambiente.
- Elaboración y divulgación de informes de gestión portuaria incluidos datos financieros, estadísticas e indicadores de gestión, a la Superintendencia de Puertos y Transporte y Transportes.
- Establecimiento y divulgación al público de las tarifas de los servicios portuarios dentro de las regulaciones establecidas para tales fines.
- Restringir el ingreso de vehículos automotores de transporte de carga o cualquier otra clase de vehículos que no estén en óptimas condiciones de seguridad y que no cumplan con todas las especificaciones establecidas en la resolución 541 de 1994.
- Reinversión en proyectos de ampliación de la infraestructura portuaria con el propósito de mejorar las facilidades a los usuarios y la eficiencia de los servicios.
- Pago oportuno de las obligaciones financieras adquiridas con las autoridades portuarias competentes, ANI y Superintendencia de Puertos y Transporte y Transporte.
- Puerto Brisa S.A. prestará servicios portuarios directamente o a través de operadores debidamente registrados y autorizados de acuerdo con las normas establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y Transporte o autoridad competente, con personal calificado y equipos de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No se permitirá la operación de dichos operadores con equipos deficientes en capacidad, operación, mantenimiento, seguridad y controles de contaminación.
- Puerto Brisa S.A. mantendrá la acreditación de las normas ISO 9.000, ISO 14.000 e ISO 18.000 y la actualización de los respectivos manuales de funciones y procedimientos.

## 2.2 Administración

### 2.2.1 Modelo de administración y operación

PUERTO BRISA SA es una sociedad portuaria concesionaria de acuerdo con el contrato de concesión portuaria No. 009 de 2010 y otrosí No1 de 2014, autorizado para realizar operaciones portuarias, mediante registro No: 2016082412014017 de 02/05/2017 y actúa como Zona Franca especial portuaria. Mediante estas habilitaciones, Puerto Brisa SA tiene facultades para administrar, construir y explotar y desarrollar el terminal portuario, operar directamente o a través de terceros en las actividades propias del puerto, con los beneficios y condicionantes de la zona franca especial.

Adicionalmente, el complejo cuenta con una zona franca permanente, que potencializa la competitividad portuaria y facilita a los clientes y usuarios de este terminal, las ventajas del régimen franco, como un ente externo.

La coordinación general de las actividades y servicios portuarios está a cargo del Área de Operaciones, quien a través del Comité de Operaciones determina la secuencia de operaciones diarias a ejecutarse en las instalaciones de Puerto Brisa S.A. Será responsabilidad de dicha gerencia el seguimiento permanente de los índices de eficiencia con el objeto de realizar los ajustes pertinentes que permitan el mejoramiento continuo de la actividad portuaria y el servicio al cliente y/o usuario portuario.

Según la estructura organizacional del puerto, las operaciones portuarias y demás actividades al interior de las instalaciones deberán ser monitoreadas desde el punto de vista ambiental por el departamento de gestión ambiental, establecido según las disposiciones del Decreto 1299 de 2008.

El departamento de gestión ambiental depende directamente de la Presidencia del puerto y está a cargo de un Gerente Ambiental, profesional especializado con amplia experiencia en el área.

La Gerencia Ambiental de Puerto Brisa tiene como objeto principal establecer e implementar acciones que permitan cumplir con los estándares y normas ambientales vigentes; cumplir con los compromisos y obligaciones establecidos en la Licencia Ambiental y Plan de Manejo Ambiental; garantizar operaciones eficientes, seguras y limpias con el medio ambiente; promover acciones para el manejo sostenible del medio ambiente y los recursos naturales en el área de influencia del proyecto.

### 2.2.2 Relación con los usuarios

PUERTO BRISA SA tiene una organización con sede en Bogotá que atiende los asuntos relacionados con el área comercial y las políticas generales de la organización portuaria. En la sede de Dibulla, se tiene la organización técnico – operativa y administrativa de la instalación portuaria y su régimen Como Zona Franca Especial Portuaria.

Estas sedes actúan de forma coordinada, por lo cual, los usuarios podrán tener atención y respuestas en cualquiera de sus sedes, obteniendo los resultados y atención requerida, con igual diligencia y eficacia.

### 2.2.3 Estructura tarifaria

Los servicios que se ofrecen en el terminal portuario obedecen a los lineamientos tarifarios establecidos en la ley 01 de 1991, y la resolución 723 de 1993 y sus modificaciones; PUERTO BRISA SA establecerá y modificará sus tarifas, aplicando las fórmulas establecidas en los planes de expansión portuaria vigentes, sin necesidad de autorización previa**.**

PUERTO BRISA SA deberá publicarlas 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 y tales acciones, serán comunicadas a Supertransporte.

De acuerdo con el art artículo 14º de la resolución 723 de /93, las tarifas propuestas por las Sociedad Portuaria en su carácter de puerto de servicio público serán registradas ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

PUERTO BRISA SA, o quienes presten servicios de cargue y descargue de naves, dragado, pilotaje, estiba y desestiba, remolcadores, manejo terrestre y porteo, y similares, podrán señalar libremente las tarifas por estos servicios. Art, 30 Ley 01 de 1991

Tarifario vigente: Anexo No 1

### 2.2.4 Protocolo de facturación

Las facturas por los servicios portuarios de PUERTO BRISA SA, están cotizadas en dólares de estados Unidos, de acuerdo con el sistema tarifario publicado y registrado. La facturación se hará en pesos colombianos a la TRM del día de la expedición de la factura correspondiente.

El pago de las facturas, se harán dentro del plazo acordado entre el cliente y el Área Comercial en el correspondiente acuerdo de servicios. Dentro de este mismo acuerdo, se darán indicaciones sobre la forma de pago de las facturas correspondiente.

El no pago oportuno, implicará el cobro de interés de mora, a la tasa más alta permitida. El no pago de las facturas impide la expedición de la correspondiente paz y salvo del cliente con PUERTO BRISA SA y podrá ser causal de no prestación de los servicios portuarios en PUERTO BRISA SA.

La factura se expedirá dentro de los 03 días siguientes a la prestación de los servicios. En los acuerdos de servicios con cada uno de los clientes, podrá acordarse pagos anticipados por los servicios portuarios ofrecidos por PUERTO BRISA SA.

- Para las exportaciones de carbón y coque se hará un pago anticipado del 50% de los servicios portuarios al iniciar los acopios; el 50% restante se pagará antes del atraque de la nave, de acuerdo con la factura proforma emitida para cada caso, dando alcance a los contratos y acuerdos de servicios celebrados con cada cliente
- Para la importación de graneles limpios e industriales, el pago se hará por el 100% con base a la factura proforma; Los saldos existentes, serán cubiertos con la factura definitiva.
- Para las demás cargas, el pago se hará de manera anticipada al recibo de las cargas en puerto
- Ninguna carga podrá salir del puerto o ser embarcada, sin la correspondiente paz y salvo por servicios portuarios o el correspondiente acuerdo de pagos acordado con el Área Comercial

### 2.2.5 Sistema de gestión de calidad

PUERTO BRISA SA cuenta con certificación de calidad ISO 9001 - 2008, según Certificado No SG 2015001741, para el siguiente alcance de certificación

ALCANCE:

- Servicio de Infraestructura para carga mineral: La entrada/salida de carga desde y hacia puerto.
- Servicios Portuarios: el porte embarque/desembarque de buques.

Los procedimientos establecidos y certificados dentro del proceso de calidad hacen parte de este reglamento, y se consideran directrices aplicables, a las actividades propias de PUERTO BRISA SA, sus usuarios, visitantes y todas las personas naturales y jurídicas que ingresen a las instalaciones del Puerto Brisa SA.

### 2.2.6 Políticas de calidad y acceso.

PUERTO BRISA SA como concesionario y operador, en aplicación a los principios de la política de calidad, los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en la terminal portuaria, propenderán con el logro de 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.

Para el logro de estos objetivos, el REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN será el vehículo de cumplimiento de las directrices técnicas – operativas y funcionales del terminal portuario, en concordancia con los compromisos contractuales de la concesión portuaria.

### 2.2.7 Sistema de Comunicación y de información

PUERTO BRISA SA se abstendrá de prestar servicios a los operadores portuarios, naves o mercancías cuya documentación de acuerdo con el área de servicio, no haya sido presentada en las condiciones establecidas en el presente REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN. Las licencias y registros previos de autoridades competentes serán requisitos y condicionantes de obligatorio cumplimiento por parte de PUERTO BRISA SA y los proveedores de servicios portuarios.

La solicitud de servicios portuarios estará acompañada por la siguiente información:

- Formato de solicitud de servicios portuarios
- Rut
- Certificado de existencia y representación legal
- Certificado de representante legal
- RUCOM
- Certificación bancaria y comercial.

### 2.2.8 Código de buen gobierno del puerto

De acuerdo con la Guía de planeación estratégica, para el Sistema de Gestión de Calidad basado en el estándar ISO 9001, diseñado e implementado al interior de Puerto Brisa S.A. la sociedad portuaria, tiene como criterios de gestión los siguientes:

**Misión**

PUERTO BRISA S.A. es una organización que ofrece soluciones logísticas a los grandes generadores y manejadores de carga de exportación e importación, centrada en servicio de infraestructura portuaria y operación logística de servicios portuarios, que propende por la creación de valor para cada una de las partes interesadas, con un servicio adecuado y efectivo, que opera y sirve con responsabilidad para ganar reconocimiento a nivel mundial.

**Visión**

En el 2025 Puerto Brisa S.A. logrará posicionarse consolidarse como el puerto líder en Colombia para el manejo de grandes volúmenes de carga, siendo la mejor opción de servicios de infraestructura portuaria y servicios logísticos portuarios para sus clientes, y se convierte en aliado estratégico para cada una de las partes interesadas.

**Valores Institucionales**

Puerto Brisa S.A. establece los siguientes Principios y los da a conocer a cada uno de sus colaboradores y partes interesadas con el objetivo de reconocer cada uno de ellos y practicarlos al interior de la organización reflejándolos en sus acciones a todas y cada una de las partes interesadas.

- Responsabilidad

Que se concreta en el cumplimiento estricto de las obligaciones y compromisos adquiridos, con respuestas oportunas y adecuadas a lo que todas las partes interesadas esperan de Puerto Brisa S.A.

- Confiabilidad

La confiabilidad debe ser el valor supremo con el que el cliente externo y el cliente externo identifiquen a Puerto Brisa S.A. sobre la certeza del óptimo funcionamiento y la coherencia con los estándares que se anuncian y ofrecen.

- Servicio

Actitud de disponibilidad y ayuda generosa para quien este empeñado con Puerto Brisa S.A., en la misma tarea y requiere de nuestro trabajo o espontanea colaboración, o bien como consecuencia de un compromiso

# CAPÍTULO III
# INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

## 3.1. Canal de acceso.

El acceso de los buques se realizará utilizando un canal de acceso de 220 metros de ancho por 2.000 metros de largo y 17,5 metros de profundidad hasta las instalaciones portuarias del muelle.

El canal de acceso se encuentra debidamente señalizado mediante doce (12) boyas laterales que responden a las especificaciones de balizamiento internacional (Región B): cuya señalización y localización y se ha establecido en la resolución 491 del 04 de octubre de 2013, emitida por la Dimar. Ver anexo No.02

*Tabla 1: Coordenadas del Canal de Acceso*

CANAL DE ACCESO PUERTO BRISA SA. COORDENADAS MAGNA SIRGAS ORIGEN BOGOTA

| PUNTO | COORDENADAS X ESTE | COORDENADAS Y NORTE |
|---|---|---|
| B13 | 1076166,00447000000 | 1738502,92456000000 |
| B11 | 1076247,00985000000 | 1738940,08621000000 |
| B10 | 1075861,98767000000 | 1738504,04621000000 |
| B9 | 1076385,06862000000 | 1739274,13453000000 |
| B8 | 1075643,01256000000 | 1739021,92830000000 |
| B7 | 1076018,10102000000 | 1739462,85912000000 |
| B6 | 1075419,98834000000 | 1739549,02076000000 |
| B5 | 1075625,97053000000 | 1739623,01147000000 |
| B4 | 1075063,00041000000 | 1740529,05427000000 |
| B3 | 1075273,03903000000 | 1740603,91295000000 |
| B2 | 1074701,00275000000 | 1741520,14178000000 |
| B1 | 1074917,99427000000 | 1741602,08250000000 |
| BM | 1074304,01426000000 | 1742959,48895000000 |
| LS | 1076402,99176000000 | 1737152,94296000000 |

## 3.2 Dársena de maniobras.

La profundidad de la zona de maniobras es de 16,3 metros con un área de reviro de 12 metros.

La zona de maniobras y área de reviro se encuentra comprendida entre las boyas B6, B8 y las boyas B7, B9, B11 de acuerdo con la tabla de localización del acápite anterior

El área de la zona de maniobras es de 370.900 metros cuadrados.

### 3.3 Área de atraque.

Puerto Brisa SA, dispone de un muelle en espigón con dos puestos de atraque localizados al este y oeste del mismo.

La profundidad de diseño es de -17,5 metros, con un talud de 1:4.

El área de atraque este, tiene una dimensión de la dársena de 382 metros de largo x 62 de ancho. La zona de atraque oeste es de 382 metros de largo x 62 de ancho. Localizadas al largo del muelle.

### 3.4 Muelle.

Muelle de 380 metros de largo por 22 metros de ancho (posiciones de atraque No. 1 y No. 2, con su zona de maniobra, comunicado por un viaducto de 1.180 metros de longitud por 8 metros de ancho.

El muelle de Puerto Brisa en su estructura principal cuenta con dos sectores: una zona de transición con una longitud de 20 metros de largo y 22 metros de ancho y la zona de Muelle propiamente dicha con una longitud de 360 metros y un ancho de 22 metros.

En los costados Este y Oeste, se cuenta con 15 defensas tipo Darnell 1300 RH, con separación de 20 metros entre cada una.

Se cuenta con 31 bitas de amarre con capacidad de 150 toneladas cada una.

El muelle y sus equipos permiten el cargue directo de los minerales que pretenden mover por el puerto y estará dotado de banda transportadora para embarque de minerales.

El terminal de gráneles sólidos (costado oeste del muelle), se puede utilizar para buques portacontenedores y de carga general.

**Sistema constructivo**

Muelle en concreto apoyado sobre pilotes hincados en tubería de acero, con una distribución en cuatro hileras con separaciones transversales entre ejes de pilotes de 6.0 – 7.0 – 6.0 m y separaciones longitudinales de 10.0 m.

El muelle está conformado por una retícula de vigas de acero y una placa de concreto reforzado; en los bordes del muelle se dispone de defensas cónicas cada 20 m coincidiendo con el eje de las hileras de pilotes y bolardos, necesarios para las labores de atraque y amarre de los buques de diseño.

El Viaducto está apoyado sobre pilotes hincados en tubería de acero, con una distribución en dos hileras con separaciones transversales entre ejes de pilotes de 7.0 m y separaciones longitudinales de 20.0 m.

El viaducto está conformado por una retícula de vigas de acero del orden de 0.8 m a 1.0 m de altura, y una placa de concreto reforzado de 24 cm de espesor promedio

**Calculo de resistencia**

Para el muelle, el vehículo de diseño tiene una carga por eje de 12 ton, que corresponde al vehículo establecido por Puerto Brisa (C32-95 - Código Colombiano de Diseño de Puentes)

El viaducto se ha diseñado con:

- Carga Vertical de 145.0 ton en cada apoyo
- Carga Horizontal de 9.0 ton en cada apoyo.
- Concreto: Resistencia f´c: 350 kg/cm2 (5000 psi)

## 3.5 Ayudas a la navegación

Puerto Brisa S.A. dentro de su sistema de señalización y ayudas marítimas para la operación del puerto cuenta con boyas tipo bahía laterales en el canal de acceso y dársena de maniobras, (1) boya de mar y luces de enfilación (luz de sectores), aprobadas por la DIMAR – Grupo Señalización Marítima del Caribe mediante Concepto Técnico No. 074 del 05 de abril de 2006 y las directrices de la Resolución Número (0211-2015) del 8 de mayo De 2015

Puerto Brisa S.A. se reserva el derecho a iniciar los cobros de las pólizas o amparos que se establezcan por los daños que estos sistemas de señalización sufran derivados de las acciones u omisiones de operadores portuarios, naves o de sus representantes en las maniobras o navegaciones por los canales a su cargo.

El plan de mantenimiento de las ayudas marítimas estará a cargo de Puerto Brisa S.A. y contempla las recomendaciones y requisitos planteados en la guía sobre mantenimiento de boyas y pequeñas estructuras de ayudas de navegación, publicado por la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros - IALA en el 2004.

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

**Elementos de amarre:**

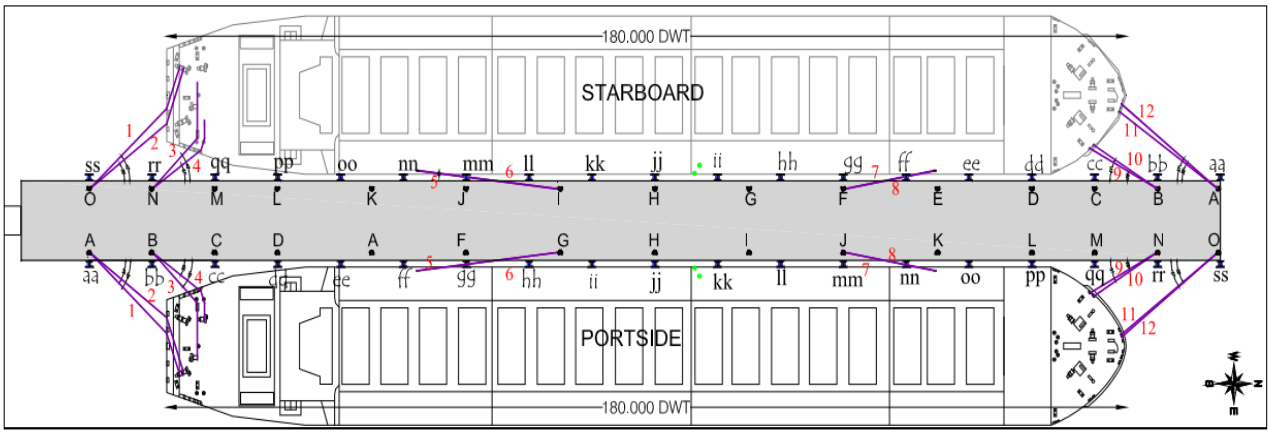
31 bitas con capacidad de 150 toneladas cada una

**Defensas:**

En cada costado 15 defensas tipo Darnell 1300 RH.

Las defensas arrojan una absorción de energía de 950 KN-M según la Curva de rendimiento Defensas Cono Darnell tipo 1300 RH Buque cargado.

*Ilustración 1: Distribución de amarres y defensas. Muelle Puerto Brisa*




### 3.6 Peligros a la navegación.

Las áreas de maniobras y aproximación al terminal portuario y sus instalaciones marítimas no presentan accidentes geográficos o elementos que representen peligro a la navegación.

Puerto Brisa S.A., el operador portuario, el armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, informará a la Superintendencia de Puertos y Transporte y Transporte y a la DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canal de acceso, muelles en operación, dársena de maniobras y demás infraestructura que pueda constituir peligro para la navegación. Ocurrido el siniestro, Puerto Brisa S.A. activará su plan de contingencia seleccionando los niveles de activación y el respectivo plan operativo de respuesta, el cual coordinará con las entidades antes mencionadas.

El armador, su agente, y el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval deberá tomar las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio; PUERTO BRISA SA puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos, en que por este concepto se incurra, por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

Puerto Brisa S.A., a través del operador portuario, se encargará en caso de caídas accidentales al agua de carga, de equipos o materiales, de solicitar al armador, su agente o el capitán del buque, a retirar los obstáculos. Si el responsable de la contingencia no toma las medidas pertinentes, Puerto Brisa S.A. efectuará el retiro del material a costo del responsable del siniestro. Lo anterior sin perjuicio de las sanciones que hubiere lugar y de

las obligaciones entre la sociedad portuaria y el armador, derivados por la señalización y/o remoción del siniestro.

### 3.7 Áreas de fondeo.

Mediante las resoluciones No. 0492 del 26 se septiembre de 2014 y La Resolución Número 0211-2015 8 De mayo De 2015, se establecen las áreas de fondeo y zona de embarque de Pilotos Prácticos en el municipio de Dibulla, Departamento de la Guajira, jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Riohacha:

*Tabla 2:Área de Fondeo CP06- BRAVO*

| PUNTO | LATITUD | LONGITUD |
|---|---|---|
| 1 | 11° 18'11.28" | 73° 22'14.92" W |
| 2 | 11° 18'28.90" | 73° 21'25.27" W |
| 3 | 11° 19'17.90"N | 73° 21' 43.12" W |
| 4 | 11° 19'00.28"N | 73° 22'32.77" W |

Ver anexo 03: Carta de navegación 008

De acuerdo carta Náutica las profundidades oscilan entre 24 y 28 metros aproximadamente. La zona tiene un Ancho de 1600 m y longitud de 1550 m aproximadamente.

### 3.8 UKC y calado operacional.

El Margen de seguridad de navegación bajo la quilla del buque, se establece respecto a las siguientes variables: tipo de suelo del fondo marino y las dimensiones de eslora del buque. El fondo marino en la zona del puerto se caracteriza por que prevalecen los suelos blandos, de arenas limosas sueltas y arcillosas, aunado a las longitudes de eslora superiores a 125 metros, de los buques esperados en puerto, determinan un Margen de seguridad de navegación (Z1) de 0,50 metros, bajo la quilla. El calado operacional es de 14,5 metros

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

De acuerdo con la cláusula 15.15 del contrato de concesión 009 de 2010, PUERTO BRISA SA se compromete a ejecutar y mantener las áreas de manejo y accesos de acuerdo con las normas aplicables.

Corresponde a PUERTO BRISA SA ejecutar el seguimiento de las condiciones de sedimentación y mantenimiento de las condiciones operacionales de los accesos marítimos al puerto.

PUERTO BRISA SA cuenta con un plan de mantenimiento y seguimiento de condiciones de los canales de acceso y zonas de maniobras al puerto.

- Puerto Brisa SA dentro de su plan de mantenimiento e información batimétrica, realiza batimetrías anuales., de acuerdo con la resolución 491 de 2013 en su artículo 6 numeral 6, de la DIMAR.
- Las batimetrías se harán utilizando Ecosonda análoga digital con transducer de alta frecuencia de 200 k- hertz.
- Líneas de transecto separadas cada 20 metros con líneas de verificación cada 50 metros perpendiculares a línea de costa.
- De acuerdo con las tasas de sedimentación se determina una periodicidad de mantenimiento cada 4 o 5 años.

### 3.10 Accesos vehiculares y peatonales.

El acceso terrestre al puerto se realizará a través de una vía de 4,1 Km que se encuentra dentro de la Hacienda Santa Helena y que comunica con la carretera Troncal del Caribe. Esta vía comunica con las instalaciones de Zona franca Brisa, El terminal portuario de PUERTO BRISA SA y el muelle de PUERTO BRISA SA.

Solo se autoriza el tránsito de vehículos por este corredor; el acceso de peatones está prohibido las 24 horas del día y para este propósito, PUERTO BRISA SA, dispone de sistema de transporte para visitantes y empleados.

### 3.11 Patios y bodegas.

El patio de graneles de exportación tiene una extensión de 48 Hectáreas, calificado como Zona Franca Especial, cuyas características son:

- Relleno estructural con una pendiente longitudinal de 0.1% en sentido sur norte y pendientes transversales de 0.5% con drenaje hacia canales perimetrales de sección trapezoidal revestidos en concreto.
- Canales recogen las aguas de escorrentía, hacia la piscina de sedimentación ubicada en el costado nororiental del patio.
- Laguna de sedimentación: Tiene una extensión de 2 hectáreas con una profundidad de 3 metros
- 12 puntos de cargue para alimentación de la banda transportadora

En la primera fase se han habilitado tres patios de acopio, para clientes permanentes y un patio para clientes mixtos o eventuales. En una segunda fase se habilitarán las áreas necesarias para escenarios de la demanda requeridos de acuerdo con el plan maestro del puerto

## 3.12 Instalaciones para el recibo de la carga

*Tabla 3: Equipos para recibo de carga*

| EQUIPO | CAPACIDAD | CANTIDAD |
|---|---|---|
| **Plataforma Volcadora** | **Hasta 100 Ton** | **4** |
| **Apilador radial** | **300 ton/hora** | **4** |
| **Cargadores frontales.** | **9 metros cúbicos** | **7** |
| **Banda transportadora encapsulada.** | **5000Ton/hora** | **1** |
| **Tolva alimentadora** | **1500Ton/hora** | **3** |
| **Tolva móvil.** | **450Ton/hora** | **4** |
| **Bascula** | | **4** |

## 3.13 Equipos para operación portuaria.

*Tabla 4:Para el Reclamo, porteo, cargue y descargue de naves:*

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Cargue en Patio** | Tolvas alimentadoras | 3 | 1.500 ton/hora |
| | Cargadores Frontales Hyundai 780 | 7 | 9 M/3 |
| | Retroexcavadora Hyundai 220 | 1 | 1M/3 |
| **Cargue en Buque** | Dock Conveyor | 1 | 5.000 ton/hora |
| | Cargador de buques (shiploader) | 1 | 5.000 ton/hora |
| | Overland Conveyor | 1 | 5.000 ton/hora |
| **Equipo de humectación y riego** | • Sistema principal<br>• Sistema complementario<br>• Laguna de sedimentación | 1<br>1<br>1 | Bomba de 60 Hp<br>Bomba de 9 HP<br>Extensión 2 Has |

### 3.14 Instalaciones de la recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.

PUERTO BRISA SA cuenta con:

- Programa de gestión integral de residuos sólidos: separación de residuos y basuras en la fuente
- Estaciones primarias de clasificación y almacenamiento localizadas en los diferentes frentes de actividad.
- Una actividad semanal de recogida de residuos y almacenamiento temporal dentro del puerto, (se separan los residuos por tipo de residuo), ubicado en el centro de acopio.
- Se tiene un contrato con un operador, con recepción y disposición final fuera de las instalaciones portuarias, para residuos ordinarios
- Material reciclable, se vende o dona a recicladores.
- Los residuos peligrosos: lubricantes usados, estopas impregnadas con combustible, se acopian temporalmente y se entregan a otro operador, que lo dispone finalmente en Barranquilla en sus instalaciones
- No se tienen instalaciones para recepción de lastres y residuos oleosos de los buques. Dec 3930. El puerto contará con un operador de recolección, transporte y disposición final de residuos de buques

## CAPÍTULO IV
## SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA

### 4.1 Horarios

#### 4.1.1 Horario de atención al público

Los horarios de atención para la prestación de servicios en Puerto Brisa S.A. son los siguientes:

- Atención de servicios marítimos a los buques.

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

- Atención de servicios de recibo, almacenamiento y despacho de carga.

De las 00:00 a las 24:00 horas, de lunes a domingo

El horario para la atención de servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria será de lunes a viernes de 7:00 am a 5:00 pm.

Se podrá modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas del terminal y autorizar atención en horarios extraordinarios, dándolo a conocer oportunamente a las autoridades correspondientes y los usuarios.

### 4.2 Condiciones de la prestación de los servicios

La prestación de los servicios portuarios que se presten tanto por PUERTO BRISA SA como por los operadores portuarios autorizados, deberán 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 establecidos del contrato de concesión portuaria 009 de 2010.
- El desarrollo de la planificación portuaria, según su plan maestro y desarrollos de servicios e infraestructura
- Evitar la aplicación de prácticas que afecten la libre competencia, de las operaciones portuarias.
- La protección de los usuarios.
- La libre participación en la prestación de servicios básicos.

### 4.3 Protocolo de verificación de información y documentos.

PUERTO BRISA 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 PUERTO BRISA SA los acepta a satisfacción.

El REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN tendrá alcance a las disposiciones internas de Puerto Brisa SA en sus procedimientos de calidad, principalmente:

Lista de chequeo documentos Operador Portuario Puerto Brisa SA-OPE-FOR-01

Lista de chequeo documentos Operación Marítima Puerto Brisa SA-OPE-FOR-02

### 4.4 Servicios generales:

Puerto Brisa SA, tiene dentro de su portafolio de servicios, la oferta y adecuación del puerto para las siguientes actividades:

- Dársenas de maniobra y canales de acceso privado
- Control de las operaciones portuarias, marítimas y terrestres
- Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto
- Iluminación en todas las áreas del puerto
- Limpieza general del terminal

### 4.5 Servicios a la nave:

#### 4.5.1 Características del buque tipo o de diseño.

De acuerdo con el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 2010 y el otrosí y prórroga No. 1 de 2014, establece las características del buque tipo:

Las especificaciones de la infraestructura marítima de Puerto Brisa S.A. condicionan el acceso y atención a los buques de carga.

El buque de diseño es un Bulk-Carrier de 180.000 DWT,

El buque de menor tamaño a ser atendido en el Muelle es de 10.000 DWT

Las restricciones de acceso a buques son las siguientes:

- Eslora máxima: 305 metros
- Manga máxima: 47 metros
- Profundidad: 15,1 metros
- Calado operacional máximo: 14,5 metros

El muelle de gráneles tiene capacidad para atender buques entre 10.000 y 180.000 toneladas de peso muerto.

### 4.5.2 Servicio de practicaje.

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 Practicaje que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.

El practicaje será realizado por un piloto práctico coordinado por la Agencia Marítima, y regulado por normatividad establecida por la DIMAR, Ley 658 de junio 14 del 2001.

El servicio público de practicaje debe ser solicitado directamente por el capitán del buque o en su defecto por el armador de éste, o el agente marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

El uso de piloto no exime al capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras; el capitán puede o no aceptar las recomendaciones del piloto practico.

El Agente Marítimo debe coordinar el servicio de pilotaje, una vez tenga la confirmación de la fecha y hora de atraque o desatraque. El requerimiento de Piloto Práctico se debe realizar con 72 HORAS de anterioridad del arribo o zarpe de las embarcaciones y debe ser confirmada 24 HORAS antes del evento.

La estación de pilotos está ubicada en posición PUNTO 1, LATITUD 11º18'59"N LONGITUD 73º24'05"W según la Resolución 211 de 2015 de la DIMAR. Cuando la motonave esté en etapa de aproximación, debe mantenerse en Canal 16 VHF para recibir instrucciones de la agencia y/o pilotos. El servicio de pilotaje es obligatorio para todas las motonaves que naveguen hacia y desde Puerto Brisa.

### 4.5.3 Servicio de remolcador.

Toda nave con Registro Bruto superior a dos mil (2.000), está obligada a utilizar remolcador en los puertos colombianos, de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Marítima. Las

naves con Registro Bruto igual o inferior a dos mil (2.000), podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo recomiende.

El uso de remolcadores es obligatorio en todas las áreas marítimas y fluviales de practicaje, para asistir a buques nacionales y extranjeros de arqueo bruto igual o superior a 2.000 toneladas de registro bruto en maniobra de atraque y desatraque, amarre a boyas, y movimientos en aguas restringidas dentro de los puertos.

Los operadores portuarios que presten servicios de remolcadores deben cumplir con las normas establecidas por la DIMAR para tales efectos, Decreto-ley 2324 de 1984, Resolución No. 1536 de 1988, Reglamento 0003 de 1991, Decreto 1466 de 2004 y Resolución 0138 del 29 de abril de 2005.

Los remolcadores que prestan servicios en PUERTO BRISA SA, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizadas por esta; deben portar los certificados establecidos y el permiso de operación correspondientes y vigentes; deben contar como mínimo con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima de seguridad expedido por la Autoridad Marítima.

Puerto Brisa SA tiene dentro de su plan maestro, una primera fase de desarrollo, atendiendo naves tipo Panamax; para esta fase, el servicio de remolcador de hará con dos remolcadores para la operación de atraque y uno para el zarpe; la potencia mínima para estas operaciones será con remolcadores de 60 bollard pull cada uno.

El uso del remolcador para las maniobras de las Naves está sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Autoridad Marítima, y este Reglamento.

**Procedimiento para solicitar el servicio**

- El servicio de remolcadores se presta en Puerto Brisa SA a través de operadores portuarios debidamente registrados ante la autoridad Portuaria, y en cumplimiento de las disposiciones y normas emitidas por la autoridad marítima para este servicio.
- El agente marítimo de la nave, solicita a los operadores portuarios y confirma la disponibilidad y servicio de remolcadores para las operaciones de atraque, zarpe y maniobras requeridas, en un término no menor a 48 horas del ETA a la Gerencia de operaciones de Puerto Brisa SA.
- El capitán del remolcador y el capitán de la nave atendida atenderán las directrices del área de Operaciones, con relación a puesto de atraque asignado y programación de los servicios. Solo el área de Operaciones tiene la facultad del cambio de puesto de atraque y programación de los servicios.
- La dirección de la maniobra de remolque corresponde a la Nave que recibe dicho servicio. Durante la maniobra de remolque el capitán y la tripulación del remolcador estarán bajo las órdenes y responsabilidad del capitán de la Nave asistida.
- El operador portuario de remolcador es responsable por los daños a terceros que éste cause por su culpa o negligencia.
- El área de operaciones hará seguimiento a la solicitud y confirmación de remolcadores para cada operación, y elaborará el correspondiente informe remolcadores para el puerto y las autoridades competentes.

- La solicitud de remolcadores se realiza a través de la agencia marítima quién es la que coordina, contrata y asume toda la responsabilidad de los trámites inherentes al zarpe, atraque y cancelación de servicios de estos equipos.

### 4.5.4 Amarre y desamarre de buques.

PUERTO BRISA SA ofrecerá el servicio de amarre y desamarre de buques a través de un operador portuario o directamente. Las cuadrillas de amarradores estarán equipados y entrenados para cumplir con esta actividad, en coordinación el capitán de la nave y el Área de Operaciones.

Con la confirmación de atraque**,** el agente marítimo o el armador solicitan a PUERTO BRISA SA la disponibilidad de la cuadrilla de amarre y las especificaciones de la maniobra.

Las naves deben ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en el terminal.

El Capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea.

### 4.5.5 Muellaje

En la actual fase de desarrollo del terminal portuario, se cuentan con dos puestos de atraque: El puesto de atraque este y el puesto de atraque oeste. La longitud del puesto de atraque oeste permite atracar naves de menor eslora.

De acuerdo con el sistema tarifario vigente, se contabiliza el período de muellaje por día o fracción desde la hora el primer cabo amarrado, hasta el último cabo previo al zarpe.

### 4.5.6 Reparaciones menores.

Las reparaciones a las naves atracadas o fondeadas deberán contar con la autorización de la Autoridad Marítima y de Puerto Brisa SA.

Para las naves atracadas, las reparaciones menores, no podrán autorizarse si con ello implica limitar la oferta de muelle o afecta la productividad de las operaciones de muelle.

- En todos los casos, el capitán de la nave o su agente marítimo hará la solicitud por escrito ante el área de Operaciones, adjuntando la correspondiente autorización de la autoridad marítima, con alcance al tipo de reparación, causas, tiempo de ejecución, y persona o empresa ejecutora de la reparación.
- Los materiales, equipos y personal externo, deberán reportarse a su ingreso y salida al terminal y frente de trabajo. Los frentes de trabajo deberán quedar en perfecto estado de aseo, incluido el retiro de desperdicios.

- Las actividades de grasado (rasqueteo) y pintura de naves, no se permiten en ninguna de las áreas marítimas del puerto.
- Para los eventos de daño o accidentes en los buques en el puerto que impliquen afectación de las condiciones operativas en el puerto, la tripulación reportará el daño a el Área de Operaciones del puerto en un tiempo no mayor a una (1) hora; si llegase a dar el caso de un reporte extemporáneo, se recibe con sello que indica reporte fuera de los tiempos establecidos por Puerto Brisa SA.

### 4.5.7 Aprovisionamiento y usería

El aprovisionamiento de naves podrá ofrecerse en PUERTO BRISA SA, a través de operadores portuarios autorizados por PUERTO BRISA SA y con registro de operador portuario vigente.

Estas actividades, deberán ser ejecutadas por el operador portuario registrado ante Supertransporte y Puerto Brisa SA, cumpliendo con los protocolos de ingreso de mercancías y vehículos; su gestión dentro del terminal portuario genera el pago de tarifas de uso de instalaciones portuarias, definidas en el tarifario del puerto

### 4.5.8 Recibo de lastre

La Sociedad Portuaria para el caso del recibo de lastre dentro de las responsabilidades y el control del servicio, vigilar que el operador portuario aplique las directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1) y directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) las cuales hacen parte integral del Convenio de Gestión de Aguas de Lastre

### 4.5.9 Recepción de residuos sólidos, líquidos y vertimientos

La recepción, transporte y disposición de residuos sólidos, líquidos y oleosos de los buques serán ofrecidos a través de operadores portuarios registrados y autorizados, serán solicitados a través de las agencias marítimas de las naves.

Puerto Brisa SA a través del departamento de gestión ambiental, debe vigilar y garantizar que los operadores portuarios utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos establecidos en la Circular OMI MEPC. 1/Circ.834 en los Apéndice 2 y 3.

De igual manera que la solicitud de servicio de recepción presentado por el agente marítimo en nombre del armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la Entrega de Desechos en las Instalaciones Portuarias.

El operador portuario autorizado para prestar servicios de recepción y tratamiento de lastres, basuras y desechos de las naves debe:

- Registrar ante la Sociedad Portuaria todos los equipos necesarios que se proponga utilizar en la prestación de sus servicios.

- Presentar todos los certificados, permisos, pólizas de seguros y cualquier otro documento exigido, correspondientes a estos.
- Entregar a la Sociedad Portuaria los documentos que se requieran por parte de autoridades para este tipo de actividades, para proceder al estudio de la autorización de su solicitud en la instalación portuaria.

Los operadores portuarios nominados por el agente marítimo para la recepción de lastres, basuras y desechos de las naves deben tener al día al momento de la solicitud y prestación del servicio:

- Resoluciones, licencias, certificados y permisos
- Pólizas de seguros y cualquier otro documento de su empresa exigido por la Sociedad Portuaria para el registro y autorización como operador.
- Certificados, permisos, pólizas de seguros y cualquier otro documento del equipo,
- que utilice para la prestación del servicio. Dentro de este alcance, las certificaciones de aptitud de los equipos requeridos dentro del registro de operador portuario.

Si el equipo a utilizar para la prestación del servicio de recepción de lastres, basuras y desechos de naves pertenece a un tercero, se deberá aportar los contratos de arrendamiento con los certificados de inspección de los peritos autorizados.

### 4.5.10 Servicio de vigilancia.

En concordancia con el ARTICULO 28 de la Ley 01 de 1991, la vigilancia en el terminal portuario de PUERTO BRISA SA, corresponderá a los concesionarios organizarse o directamente para proveer la vigilancia que consideren necesaria. PUERTO BRISA SA a través de empresas de vigilancia privada aportará la seguridad y vigilancia de todas las instalaciones del terminal portuario.

Los usuarios en casos justificados y en coordinación con la gerencia del terminal portuario, podrán aportar bajo su costo y responsabilidad, sistemas de vigilancia adicional al aportado por PUERTO BRISA SA de manera transitoria, en casos que así lo justifiquen.

El acceso y vigilancia a las naves atracadas, será responsabilidad del armador, quienes llevarán control de visitas y accesos a dichas vehículos.

### 4.5.11 Servicios públicos

Los servicios públicos como energía eléctrica y agua potable, se suministrará a las naves y usuarios, en la medida en que sean suministrados desde las redes de estos servicios públicos con que cuenta el terminal portuario.

El suministro se hará desde las acometidas localizadas tanto en muelles, patios e instalaciones administrativas, utilizando contadores o medidores que confirmen las cantidades suministradas.

En estos eventos, las tarifas y costos aplicarán los lineamientos que sobre servicios públicos determinan la ley 01 de 1991 y la resolución 723 de 1993 de la antigua Superintendencia de Puertos.

El suministro de equipos o plantas eléctricas para energía, que no provengan de las redes de servicios públicos, se hará a través de operadores portuarios o de Puerto brisa SA como operador portuario, cumpliendo los registros correspondientes ante la Supertransportes. Para estos operadores se aplica la normativa de prestación de servicios, ingreso de equipos y vehículos, ingreso permanencia y salida de personal establecidos en el presente RCTO.

El área de operaciones y la Gerencia Regional realizarán el seguimiento a los servicios públicos suministrados por los operadores portuarios.

### 4.5.12 Suministro de combustible

Los capitanes de las naves, cuando entreguen y/o reciban combustible, se someterán a lo establecido en los protocolos pertinentes con el propósito de prevenir derrames. En caso de derrame se deberá comunicar de inmediato a los responsables del puerto, a la autoridad marítima y a la autoridad ambiental.

El suministro de combustibles a las naves, vehículos y equipos se hará a través de operadores portuarios debidamente registrados ante la autoridad portuaria y registrados ante Puerto Brisa SA, como proveedores de estos servicios.

El interesado en recibir estos servicios hará la solicitud ante los operadores portuarios que ofrecen estos servicios, comunicando previamente al área de operaciones de Puerto Brisa SA, con el fin de programar y autorizar el ingreso permanencia, y salida de equipos, vehículos y personal a las instalaciones portuarias.

Estos operadores portuarios, cumplirán con los lineamientos ambientales y los protocolos del manejo de riesgos y medio ambiente de este RCTO.

Los operadores portuarios que suministren combustibles pagarán las tarifas de uso de instalaciones que se establezcan en el sistema tarifario del puerto.

Dentro del desarrollo de la unidad operativa del terminal portuario, Puerto Brisa SA, puede construir y operar estaciones de servicio que suministre combustibles, cumpliendo con los lineamientos del Ministerio de Minas y energía y el Ministerio de Transporte para el efecto.

### 4.5.13 Fumigaciones

Las empresas de fumigación constituidas como Operadores portuarios podrán ejercer dentro de las instalaciones del terminal portuario. Estos operadores portuarios pagarán a PUERTO BRISA SA, el uso de instalaciones que el sistema tarifario determine

### 4.5.14 Alquiler de equipos y aparejos.

Las empresas de suministro y alquiler de equipos y aparejos constituidas como Operadores portuarios podrán ejercer dentro de las instalaciones del terminal portuario. Estos operadores portuarios pagarán a PUERTO BRISA SA, el uso de instalaciones que el sistema tarifario determine

### 4.6 Servicios a la carga.

PUERTO BRISA SA ofrece y presta los siguientes servicios a la carga

- Manipulación y transporte de mercancías
- Cargue /Descargue/Transbordo
- Estiba /Desestiba
- Clasificación y toma de muestras a través de Operadores Portuarios
- Trimado /Trincado /Tarja
- Pesaje /Cubicaje
- Almacenaje de mercancías
- Porteo de la carga

## CAPÍTULO V
## PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

### 5. Protocolo de maniobras:

### 5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

En condiciones meteorológicas moderadas, 15 y 20 nudos, los buques parten de una posición al azimut 342º de la cabecera del muelle a unos 3.900 m (2,1 millas náuticas) gobernando al rumbo Sur a unos 6 nudos. Sin embargo, con viento de 25 nudos de intensidad, 1,5 m de ola y 0,6 nudos de corriente, se ha decidido iniciar las maniobras a unos 1500 m del inicio del canal de acceso, enfilado con el mismo (rumbo 160º) de forma que se facilite la entrada. Se debe realizar las siguientes maniobras:

• Aproximación y tránsito por el canal: el buque ha de realizar una evolución a babor desde su posición inicial para enfilar el canal con rumbo 160º. Recibe el viento y la corriente (en su caso) francamente por babor, mientras que el oleaje afecta desde la aleta de babor. Una vez al rumbo del canal, viento, oleaje y corriente producen sobre el buque abatimiento a estribor y orza a babor. Estos efectos se compensan mediante máquina en régimen de avante mínima y timón a estribor.

Por contra, las maniobras se inician con rumbo de acceso al canal, recibiendo los elementos por el través babor, produciendo sobre el barco un fuerte abatimiento a estribor

y orza a babor. Estos efectos han de compensarse mediante máquina en régimen de avante poca y timón a estribor.

• Giro a babor y parada: durante la fase anterior el buque reduce paulatinamente su velocidad para alcanzar el final del canal de entrada con alrededor de 5,5 nudos. Entonces ha de realizarse una franca caída a babor de tal manera que la popa libre la margen de estribor. Hay que tener en cuenta que, debido a la dirección de viento y oleaje, el centro de giro queda en la zona de proa, por lo que la popa se mueve a estribor a velocidades superiores a los 2 nudos. La situación de la zona de parada dependerá del atraque destino. En caso de dirigirse al atraque Este, el buque habrá de superar el pantalán. Cuando el bulkcarrier disminuye suficientemente su velocidad los remolcadores comienzan a girar al buque hacia babor.

Las maniobras con el bulkcarrier Panamax cuentan con mayor margen de maniobra, pudiéndose realizar la maniobra de parada más cerca del pantalán en el caso del atraque Oeste.

### 5.1.2 Maniobra de atraque

La planeación de la operación portuaria es realizada por el Área de Operaciones y es comunicada a la agencia marítima para que sea esta quien le informe al piloto practico.

El único responsable del buque es su Capitán sin embargo de acuerdo con las regulaciones de la autoridad marítima en Colombia se requiere de la asistencia de un piloto practico a bordo de la motonave para asesorar al capitán en las maniobras de tránsito por el canal, atraque y zarpe.

Reviro y tránsito atrás hacia el atraque: una vez que el buque ha alcanzado su posición de parada se continúa el reviro por babor asistido por los remolcadores. Cuando la embarcación alcanza un rumbo que le permita librar con seguridad el muelle gana arrancada atrás para dirigirse al atraque. En el caso de atracar al Este, viento y oleaje o corriente empujan al buque sobre las defensas, lo que habrá de ser tenido en cuenta para moderar la velocidad a la hora de hacer contacto con el muelle. En lo que respecta al atraque Oeste, los elementos tienden a separar al buque del muelle, por lo que es necesario utilizar los remolcadores para llevar al buque sobre las defensas.

### 5.1.3 Maniobra de amarre.

Es responsabilidad del capitán que el buque quede correctamente atracado. El buque deberá utilizar cabos suficientes y en buen estado para su amarre al muelle. La tripulación debe monitorear la tensión de los cabos de amarre durante la operación.

El área de Operaciones de PUERTO BRISA SA determinará el puesto de atraque de las embarcaciones. Así mismo, verificará que el muelle esté listo y realizará la planeación de los operarios para asistencia de la maniobra de amarre.

El área de Operaciones tomara las acciones que crea convenientes en conjunto con el personal del área de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional (HSE), para reiterar a los amarradores las normas básicas de seguridad y protección antes de la maniobra a realizar. El Área de Operaciones dirige la maniobra de atraque de acuerdo con la posición definida.

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque o movilización, se harán por radio cuyo uso será obligatorio para los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y para Puerto Brisa S.A. en el canal del sistema VHF que determine la autoridad marítima.

El diseño de amarre incluye líneas sintéticas de polipropileno de 110 mm de diámetro y tensión mínima de rotura de 100 ton, equipadas con calabrotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 ton.

Para los amarres se deben seguir las recomendaciones citadas en la “MOORING EQUIPMENT GUIDELINES” 3ª edición en donde establecen los siguientes principios:

- Los traveses serán lo más perpendiculares posible respecto de la línea de atraque 90º +- 15º.
- Los springs serán lo más paralelos posible a la línea de atraque +- 5º •
- Los ángulos verticales de las líneas de amarre no deben exceder los 25º con respecto a la horizontal.
- La configuración de amarre debe ser lo más simétrica posible respecto del manifold.

De acuerdo con el criterio ROM 0.2-90 las condiciones de amarre para ángulos horizontales son:

• LARGOS 45º +- 15º
• TRAVESES 90º +- 30º
• SPRINGS 5º +- 5º
• ANGULOS VERTICALES 25º +- 5º

El diseño del muelle contempla las siguientes condiciones:

• Angulo de aproximación del buque de diseño: 10 grados
• Velocidad máxima de aproximación: 0,10 m/s
• Condición de atraque: con remolcadores
• Presión de contacto Casco – Defensa: 150 – 200 kPa
• Factor de seguridad para considerar velocidad de atraque anormal:1,25
• Vientos Normales de operación: 56 Km/h
• Vientos Extremos de diseño: 100 Km/h
• Orientación de los Vientos: NNE - NE
• Mareas: 0,33 en verano / promedio 0,2 metros
• Corrientes de Superficie: 18 – 20 cm/s a 5 metros
• Corrientes de Profundidad 6 – 14 cm/s a 20 metros
• Dirección corrientes periodo lluvioso: ENE - NE
• Dirección corriente periodo seco: E - ESE
• Oleaje: Hs=3m Hmax=5,4m dirección NE

El nivel de riesgo de la operación de amarre o desamarre, será determinado por las condiciones meteorológicas y oceanográficas predominantes en el momento de efectuar la maniobra de atraque o zarpe, y será responsabilidad del Capitán de la motonave y el piloto práctico, efectuar la maniobra en forma segura.

Los valores característicos de las dimensiones que definen el espacio ocupado por los buques se determinan, en la medida que sea posible, a partir de datos estadísticos, adoptando el valor asociado al nivel de riesgo admisible (E), que se define como la probabilidad de que se produzca al menos un fallo (contacto, varada, impacto o colisión) de al menos un buque durante la vida útil de la fase del proyecto.

Como ser trata de puestos de atraque únicos, tanto por el frente este como el oeste, la separación de naves no aplica. En el caso de atender naves de menor eslora en un mismo frente de atraque, la distancia de separación será del 10% de la eslora de la nave más grande.

### 5.1.4 Maniobra de zarpe

**Atraque Este:** el buque se encuentra atracado babor al muelle, proa afuera, libre de cabos, recibiendo los elementos prácticamente francamente por estribor.

Los remolcadores compensan la fuerza del oleaje, viento y corriente que empujan la embarcación sobre las defensas y la separan del muelle. Una vez a distancia segura se gana velocidad avante para superar la cabecera del muelle.

De esta manera se pone proa al centro del primer par de boyas (B5 y B6) y se continúa ganando velocidad. En las inmediaciones de dicho par de boyas se gobierna para situar el buque en el centro del canal, a rumbo 340º, navegando hacia mar abierto. Este punto resulta especialmente crítico, teniendo en cuenta que el barco está iniciando la arrancada avante mientras recibe los elementos por el través de estribor.

**Atraque Oeste**: en este caso el buque se encuentra atracado estribor al muelle, proa afuera, libre de cabos, recibiendo el viento el oleaje por estribor. Los elementos ayudan a separar al buque de las defensas. Una vez a distancia segura se gana velocidad avante a la vez que se realiza un suave giro a babor que hace que se sitúe prácticamente enfilado al canal de salida. De esta forma se continúa ganando velocidad y se alcanza el canal, por cuyo centro se transita a rumbo 340º, navegando hacia mar abierto. Este punto resulta especialmente crítico, teniendo en cuenta que el barco está iniciando la arrancada avante mientras recibe los elementos por el través de estribor.

## 5.2 Protocolo para apertura de bodegas

- La motonave debe arribar con todas las escotillas y bodegas listas para iniciar operaciones luego del atraque.

- Motonaves con escotillas móviles deben verificar que las escotillas no excedan la cubierta.

- Si el sistema de apertura de las escotillas de la motonave es de rodamiento, las escotillas no deben sobresalir más de 2,5 metros por fuera de la cubierta del buque.

- La apertura o cierre de las escotillas para cargue queda bajo la responsabilidad de la nave

- Un operador portuario deberá certificar la aptitud y limpieza de las bodegas para recibir el tipo de carga a ser embarcada

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

La operación del tránsito por el canal de acceso y las zonas de maniobras corresponde a los operadores portuarios de pilotaje y remolcador, bajo la responsabilidad directa del capitán de la nave asistida.

Estos actores de la actividad portuaria actúan bajo las directrices y normativas emitidas por la autoridad marítima y el presente RCTO.

Puerto Brisa SA cuenta con estación de radio en frecuencia VHF, cuyos canales se comparten con Pilotos prácticos, remolcadores, tripulación de la nave asistida, área de operaciones de Puerto Brisa SA, la Autoridad marítima y el grupo de amarre del puerto.

Puerto Brisa SA, cuenta con un sistema de tráfico de buques VTS, que permite a la autoridad marítima y al puerto, disponer en tiempo real de las condiciones del tráfico de naves en la zona. El sistema VTS incluye los subsistemas de: AIS sistema de identificación de naves; El sistema de comunicaciones; un sistema de radar; y un circuito de cámaras de televisión para seguimiento en luz día y nocturnas.

Este sistema es compatible con el sistema utilizado por la Dimar, pudiendo integrarse a la plataforma de la autoridad marítima.

## 5.4 Protocolo de zarpe de emergencia

El zarpe de emergencia es una decisión generada por eventos no previstos en la operación normal de las naves en el puerto, que implican alejarse de los muelles y soltar los amarres, para eliminar o disminuir el riesgo acaecido.

Entre otros se puede presentar eventos en que se recomienda el zarpe:

- Incendio abordo
- Condiciones climáticas extremas
- Amenaza de tsunamis

En la eventualidad de riesgo por causas climáticas, la Autoridad Marítima, da el aviso correspondiente.

Con este aviso cualquier nave amarrada al puerto debe zarpar de inmediato para evitar daños, tanto a las instalaciones del puerto como a la nave.

El alejamiento del puerto debe realizarse en el menor tiempo posible y a una distancia de razonable según el tipo de riesgo.

Los planes de emergencia del puerto serán aplicables en estos casos, que involucra comunicaciones, Capitanía de Puerto • Cuerpo de Bomberos • Hospital o Centro de Atención Médica más cercano.

La autoridad marítima como entidad facultada para otorgar y autorizar el zarpe, instruye a puerto y la tripulación de la nave, sobre los riesgos y acciones a ser ejecutados para disminuir riesgos; una de estas acciones es el zarpe inmediato.

Puerto Brisa SA, en coordinación con el capitán o primer oficial de la nave, instruye al grupo de amarradores a la maniobra de soltar las amarras.

El o los remolcadores disponibles en el puerto deberán prestar el apoyo a las maniobras del zarpe y salida de la zona portuaria.

Los servicios a las naves serán asumidos por las naves a través de los agentes marítimos

## 5.5 Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle

Los rendimientos operativos y los indicadores de eficiencia portuaria son variables de compromiso contractual y de responsabilidad del concesionario, frente a la competitividad de los servicios ofrecidos. PUERTO BRISA SA, establecerá los rendimientos mínimos para la operación de muelle en el cargue y descargue de naves; estos rendimientos harán parte del REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN y podrán ser ajustados en la medida que se modifiquen las condiciones operacionales.

La sociedad portuaria por razones de necesidad de disponibilidad y planeación de puestos de atraque podrá disponer del desatraque de naves, para dar atraque a naves que se encuentren en orden de prioridad, cuando la operación de cargue o descargue de dichas naves, no logren los rendimientos mínimos requeridos para cada operación.

En la reserva de ventana, la confirmación de disponibilidad de muelle y los comités de operaciones periódicos, el Área de Operaciones confirma el cumplimiento de los rendimientos mínimos operacionales para cada nave, cargamento y operación; con estas

ratas e indicadores se calcula el tiempo de muellaje necesario y ajuste de las ventanas asignadas, para cada caso.

Cuando las labores de cargue o descargue de una nave afecten las operaciones del Terminal, por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no se cumplan con los equipamientos y horarios definidos para cada operación, PUERTO BRISA SA, podrá ordenar el desatraque y fondeo de la embarcación.

PUERTO BRISA SA por intermedio de El Área de Operaciones, dará las instrucciones para ordenar y notificar las maniobras de desatraque. El tiempo máximo para cumplir para el desatraque será de 2 horas; la demora o incumplimiento de esta operación de desatraque será responsable de los costos y demoras que se acarreen con las naves programadas que acceden al mismo puesto de atraque

El no acatamiento de estas disposiciones, serán considerados un incumplimiento al REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN por parte del usuario, la nave y su agente marítimo, con alcance a las sanciones referidas en el régimen de sanciones de la sociedad portuaria.

Cuando el material a ser embarcado sea insuficiente para el cargue total anunciado para cada nave, o cuando el espacio de almacenamiento para las cargas a descargar sea insuficiente, PUERTO BRISA SA podrá ordenar el desatraque de la nave y su conducción a fondeo, si es requerido el puesto de atraque para otra nave anunciada y confirmada.

Los rendimiento e indicadores de eficiencia portuaria serán calculados con base en los tiempos operativos; los tiempos muertos relacionados con: Visita de autoridades, apertura de bodegas, verificación de calados, lluvias en contratos WWDINC, serán descontados de los tiempos operativos.

Cuando el operador portuario sea PUERTO BRISA SA para las operaciones de exportación en se utilice el shiploader, la eficiencia de la cadena logística portuaria y los indicadores de eficiencia serán su responsabilidad.

Las demoras o tiempo adelantado en las operaciones de cargue/descargue, se calcularán de acuerdo con los contratos de servicios portuarios que se negocien.

## 5.6 Protocolo de evacuación directa de cargas

Las operaciones portuarias se califican como de cargue/descargue directo e indirecto. Las operaciones indirectas son aquellas cuyas mercancías ingresan a las instalaciones portuarias, para permanecer en almacenamiento. Las operaciones directas, son aquellas en que las mercancías ingresan a las instalaciones portuarias para ser embarcadas/desembarcadas en forma directa sin almacenarse previamente o descargarse con retiro inmediato, sin acceder a las zonas de almacenamiento.

En las operaciones directas, la mercancía puede tocar la loza del muelle y ser manejada al vehículo en el cual se va a retirar del terminal portuario.

Cuando una importación o exportación tenga operaciones directas, totales o parciales, deberán ser planificadas por el usuario y el operador portuario nominado, coordinado por el Área de Operaciones. La planeación se informará en el comité de operaciones previo al recibo de la nave.

El Área de Operaciones verificará que la disponibilidad de vehículos para la evacuación o alimentación de la mercancía al costado de la nave sea suficiente para los volúmenes a ser despachados, cumpliendo los indicadores de eficiencia establecidos por el PUERTO BRISA SA y las ratas comprometidas para la operación de los operadores portuarios.

La disminución de los indicadores de eficiencia por operaciones directas sin volúmenes de evacuación suficientes, pueden llevar a el Área de Operaciones a determinar el almacenamiento dentro del terminal portuario de la mercancía de descargue directo, o en su caso, ordenar el desatraque de la nave por baja productividad.

La utilización de la zona de aproche para el acopio temporal de la mercancía al costado del buque en un descargue directo solo será permitida en la medida que dicho uso del área no impida la operación eficiente y segura de atención a la nave. El área de muelle no puede ser utilizada como zona de almacenamiento

## 5.7 Protocolo para el Cargue/descargue con lluvia

Las operaciones de cargue o descargue de nave bajo lluvia serán permitidas por PUERTO BRISA SA, solo en los casos en que, tanto la mercancía no sufra deterioro y las operaciones no impliquen riesgo para la mano de obra, equipos e instalaciones portuarias. El Área de Operaciones tendrá dentro de sus roles, determinar las condiciones operacionales en los eventos que se autorice la operación bajo lluvia

Para los contratos de fletamento en que se negocien en condiciones WWD (Weather Working Days), dichas condiciones serán comunicadas a PUERTO BRISA SA, en la solicitud de servicios y en la planificación del comité de operaciones.

El capitán de la nave tendrá la responsabilidad de ordenar y efectuar el cierre y apertura de las bodegas, para evitar la lluvia sobre las mercancías embarcadas. El Área de Operaciones a través de las coordinaciones de operaciones, verificarán que dichos protocolos se cumplan.

Las suspensiones de las actividades de cargue/descargue por causas de lluvias, serán consignadas en los estados de hechos de los fletamentos marítimos y dichos períodos tendrán el tratamiento correspondiente en los tiempos de plancha de cada operación.

PUERTO BRISA SA llevará un seguimiento estadístico de las actividades de muelle afectadas por condiciones de lluvia y tendrá alcance a las variables de los indicadores de eficiencia tanto del muelle, como de las operaciones de cargue/descargue.

## 5.8 Protocolo de almacenamiento descubierto

Las mercancías almacenadas en espacios descubiertos dentro de PUERTO BRISA SA, serán aquellos que previa la autorización firmada por parte del titular o encargado de la mercancía, se autorice a PUERTO BRISA SA para que tales mercancías puedan almacenarse en espacios descubiertos. En todos los casos, estas mercancías eximen a PUERTO BRISA SA de responsabilidad por afectación natural a las mismas, por motivo de su exposición a los efectos del climáticos, dentro del puerto

Los contenedores llenos y vacíos, el carbón al granel y el coque son mercancías que no requieren autorización previa para ser almacenados en espacios descubiertos.

### a. Cargas generales, vehículos y maquinaria:

Para las cargas de las naves anunciadas, deberá confirmarse por parte de la dirección de almacenamiento, la disponibilidad de espacios, localización y condiciones de su almacenaje. En el comité de operaciones, se definen las áreas de almacenamiento asignadas, tipo de apilamiento y condiciones de manejo. El operador portuario nominado deberá cumplir con los lineamientos definidos.

El responsable de la mercancía, en la solicitud de servicios indicará la protección adicional necesaria, tales como carpas, aislamiento del piso (pallets), u otro aditamento y la altura y peso máximo de apilamiento. Tales aditamentos serán aportados por el interesado o lo hará PUERTO BRISA SA con cargo al usuario.

La Cargas generales, vehículos y maquinaria deberá tener identificación visible 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
- Lista de empaque de las cargas sobordadas con destino al puerto.
- Condiciones o restricciones de manejo

La dirección 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

**b. Graneles**

Una vez se ha definido la aceptación de los servicios portuarios para un cliente y/o programa de embarques, el Área de Operaciones y Dirección de almacenamiento, se asignará la disponibilidad de las áreas de almacenamiento descubierto, atendiendo a la capacidad disponible y los condicionantes de la demanda.

Los patios para el almacenamiento de graneles (carbón, agregados pétreos, coque), serán demarcados, según la planificación de patios, disponibilidad de equipos de descargue, apilamiento y reclamo, según tipo de carga, cliente, especificación de material y programación de embarques.

Los usuarios exportadores están obligados al control de calidad y peso, determinación de humedad o exceso de agua en los camiones y el impacto de esta en el peso de sus productos y el mantenimiento del acopio de sus productos en los patios asignados a cada cliente y tipo de carga.

Puerto Brisa SA. no será responsable de las diferencias del inventario a productos almacenados en patios descubiertos, por mermas inherentes a las condiciones propias del carbón o coque tales como:

- humedad residual o exceso de agua en bascula a su llegada al terminal
- Humedad adquirida o perdida en el patio asignado a los usuarios exportadores
- Mermas del material por manejo, operación, almacenamiento o arrastre por aguas lluvias o escorrentías.
- Mermas ocasionadas por el arrastre del material por efectos eólicos.
- Mermas por integración del material al carpet del patio utilizado como acopio

PUERTO BRISA SA solo aceptará responsabilidad en caso de pérdidas por sustracción dolosa del material, calificada por la Justicia.

PUERTO BRISA SA solo aportará mediante sus sistemas de riego el agua necesaria para la humectación del material en actividades de manejo. Para la estabilización de la pila una vez conformada, podría someterse a riego de agua con productos surfactantes, compactación o mezcla con material fresco cuando el almacenamiento sea prolongado (superior a 30 días) o cuando las barreras contra el viento sean insuficientes.

En estos casos los productos tensoactivos que se apliquen serán cobrados al cliente, previo acuerdo de suministro.

La humectación a pedido del cliente, que no sea para reducir o controlar emisiones de polvillo, será suministrada por PUERTO BRISA SA en las cantidades y localizaciones requeridos por el cliente, con cargo a este, a los precios que el tarifario de PUERTO BRISA SA determine para el agua dulce.

**La altura de apilamient**o será determinada por el Área de Operaciones y la Dirección de Almacenamiento, consultando: las directrices ambientales derivadas de las licencias vigentes, la altura de las barreras para protección de acciones contra viento, los sistemas y equipos de apilamiento, el tipo de material apilado y las directrices del Área de Operaciones.

Para el carbón, se establecerán los tiempos máximos de almacenamiento con apilamiento primario (Sin preparación de material) y las condiciones de apilamiento para permanencias mayores; en este caso, se determinará la necesidad de compactación, las áreas perimetrales de manejo y circulación, y altura de apilamiento.

Para todos los eventos, el usuario propietario de la mercancía deberá contratar con PUERTO BRISA SA u otro operador portuario, el control de temperatura. PUERTO BRISA SA, recibirá diariamente un reporte del control de temperaturas de cada una de las pilas, por tipo de material y cliente, elaborando un plano de la pila con indicación de su temperatura superficial y focos visuales de altas temperaturas.

## 5.9 Protocolo de operaciones en fondeo

Las operaciones de cargue/descargue en zonas de fondeo en Puerto Brisa, quedan condicionadas como parte de la oferta de servicios portuarios. Las condiciones climáticas y la falta de abrigo de las zonas de fondeo impiden realizar actividades de cargue/descargue, en condiciones seguras.

En aplicación del decreto 3083 de 2007, para el carbón mineral, las operaciones en fondeo para cargue y descargue, han sido prohibidas.

Las actividades y uso de las zonas de fondeo definidas por la autoridad marítima serán solicitadas a la Capitanía de puerto de Riohacha, por parte del armador o su representante, con un (1) día de anticipación al comienzo de la maniobra, con excepción de los casos de circunstancias imprevisibles.

Según Resolución 017/2007 de la Dimar el uso del fondeo podría autorizarse:

- Para cargue o descargue de mercancías: Cuando no exista suficiente calado para el atraque de una nave al muelle, cuando haya restricciones en el canal de acceso, cuando excepcionalmente deba realizarse la operación normal en fondeo o cuando la carga por especificaciones especiales o técnicamente deba ser operada en fondeo;
- Cuando al momento del arribo de la nave no exista cupo para atracar o falten documentos, quedando la misma en espera;
- Cuando la nave sea declarada en cuarentena;
- Por requerimiento de la autoridad competente;
- Cuando se presente una recalada forzosa;
- Cuando sea necesario efectuar reparaciones;
- Para los artefactos navales, siempre y cuando medie un permiso o autorización de la entidad competente.

La autoridad marítima, establece las tarifas y formas de pago del uso de las zonas de fondeo.

**Prohibición de fondeo**. Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas. El uso del ancla en las zonas de maniobra sólo es permitido en casos de emergencia durante una maniobra de atraque o zarpe o para facilitar la ejecución de la misma.

- Ninguna nave puede utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes.
- Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:
  - En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
  - Los canales Navegables dentro del Puerto.
  - Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras naves.
  - Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
  - Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

### 5.10 Protocolo para manejo de cargas contaminadas

Las cargas que durante su permanencia en el terminal marítimo durante o después de la operación de descargue, presenten alteraciones por agentes externos tendrá el siguiente tratamiento:

La evidencia de su alteración deberá ser anunciada por:

- la tripulación de la nave, si se evidencia a bordo de la nave
- Las autoridades sanitarias y fitosanitarias en las inspecciones previas al descargue
- Las tarjas de los clientes y/o el terminal portuario en el momento de la transferencia buque – muelle
- El operador portuario marítimo en las operaciones de descargue de la nave
- La tarja del terminal al acceder a zonas de almacenamiento

Las compañías de seguros que amparen dichas cargas deberán actuar frente a los riesgos amparados, de acuerdo con el transporte marítimo. El terminal portuario, facilitará la gestión de las aseguradoras y clientes en la inspección y verificación de siniestros.

Las autoridades DIAN y DIRAN actuarán de acuerdo con sus competencias y aplicarán sus procedimientos de acuerdo con los regímenes de la carga siniestrada.

El deterioro de las cargas, no eximen el pago de los tarifas y cargos portuarios relacionados con los servicios aplicados a las naves, cargas y demás servicios portuarios que se deriven de estas situaciones

La permanencia de la carga siniestrada en las instalaciones portuarias dependerá de la compatibilidad y segregación con otras cargas y la disponibilidad de espacios para su almacenamiento.

La sociedad portuaria no se hace responsable de mermas y/o mayores deterioros de las cargas con alteración evidente y documentada.

### 5.11 Protocolo para la entrega de carga

PUERTO BRISA SA, entregará las mercancías a los propietarios o quienes demuestren documentalmente posesión de estas, en las mismas condiciones que fueron recibidas en el puerto, previo el cumplimiento de los requisitos legales de los regímenes aduaneros aplicables en cada caso y los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, la DIAN y demás las autoridades competentes.

Las mercancías de importación en el terminal portuario tendrán procesos y procedimientos por parte de las autoridades competentes, de acuerdo con el régimen aduanero aplicable, así como el tipo de operación y despacho portuario; por ello, se identifican las siguientes alternativas de despacho:

a. Descargue directo
b. Descargue indirecto
c. Ship convenience
d. Transbordo directo
e. Transbordo indirecto
f. Traslado a Zona Franca
g. Tránsito aduanero

El área de Comercio Exterior y Documentación - CED de PUERTO BRISA SA, coordinará con los Agentes de Aduana, Agentes marítimos y propietarios de las cargas la recepción, la validación y cumplimiento de los requisitos documentales y procedimentales de cada carga y régimen aplicable, para proceder a la entrega de mercancías.

Para las cargas de evacuación directa, se aplica el protocolo correspondiente en el numeral 5.4 de este RCTO, garantizando la continuidad de la operación de descargue de naves, con base en disponibilidad suficiente de vehículos y el trámite oportuno de la documentación ante las autoridades y la Sociedad Portuaria.

Para todos los casos, el despacho de mercancías requiere la verificación de los pesos de las cargas recibidas, mediante el pesaje en bascula y paz y salvo o acuerdo de pago por los servicios portuarios, de acuerdo con el protocolo de facturación de PUERTO BRISA SA.

### 5.12 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. Resolución 850/2017

El Área de Operaciones en coordinación con las autoridades que realizan la visita determinará la condición de carga objetable, si en dicha inspección se encuentran mercancías cuyas condiciones podrían ofrecer riesgo para su manejo en el terminal portuario. Este tipo de cargas, no serán admitidas para la transferencia o almacenamiento, dentro de las instalaciones en el terminal portuario de Puerto Brisa SA.

### 5.13 Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito

Las cargas en tránsito solo serán recibidas en PUERTO BRISA SA, previa la solicitud del armador y aprobación por parte de la gerencia del terminal portuario. La autorización, tendrá que estar sujeta a la disponibilidad de espacio de almacenamiento.

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.

### 5.14 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua

El Área de Operaciones y los operadores portuarios, harán lo pertinente para evitar que dentro de las actividades de cargue/descargue o trimado de naves, puedan ocurrir caídas al mar de las mercancías o equipos manipulados. Como medida de prevención, en las operaciones marítimas se mantendrá un bote en el agua cuya operación busca entre otras cosas, la atención inmediata en eventos de este tipo.

En los eventos de su ocurrencia, 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
- Comunicación a el Área de Operaciones
- Aplicación inmediata del plan de rescate: equipos, costos y responsabilidades y disponibilidad final del material rescatado
- Comunicaciones a entidades competentes: DIMAR, ANLA, Supertransporte

## 5.15 Protocolo para evitar la presencia de animales

El terminal portuario no permite el ingreso y permanencia de mascotas o animales vivos, diferentes a los perros que eventualmente se utilicen para el control de narcóticos por parte la policía nacional y el ganado en pie para su exportación.

En todos los casos para su control, corresponde al personal de seguridad de las porterías de ingreso a la zona portuaria y las de ingreso al muelle, evitar que animales vivos ingresen al área portuaria.

Todo el personal de seguridad y vigilancia tendrá dentro de sus funciones evitar el ingreso y retirar los de la zona portuaria en los eventuales casos de permanencia dentro de las instalaciones.

Dado que el terminal portuario está emplazado en una zona rica en flora y fauna, la presencia de fauna a proteger es posible. En todos los casos, esas especies deberán ser protegidas y su presencia y localización reportada al área ambiental del terminal portuario.

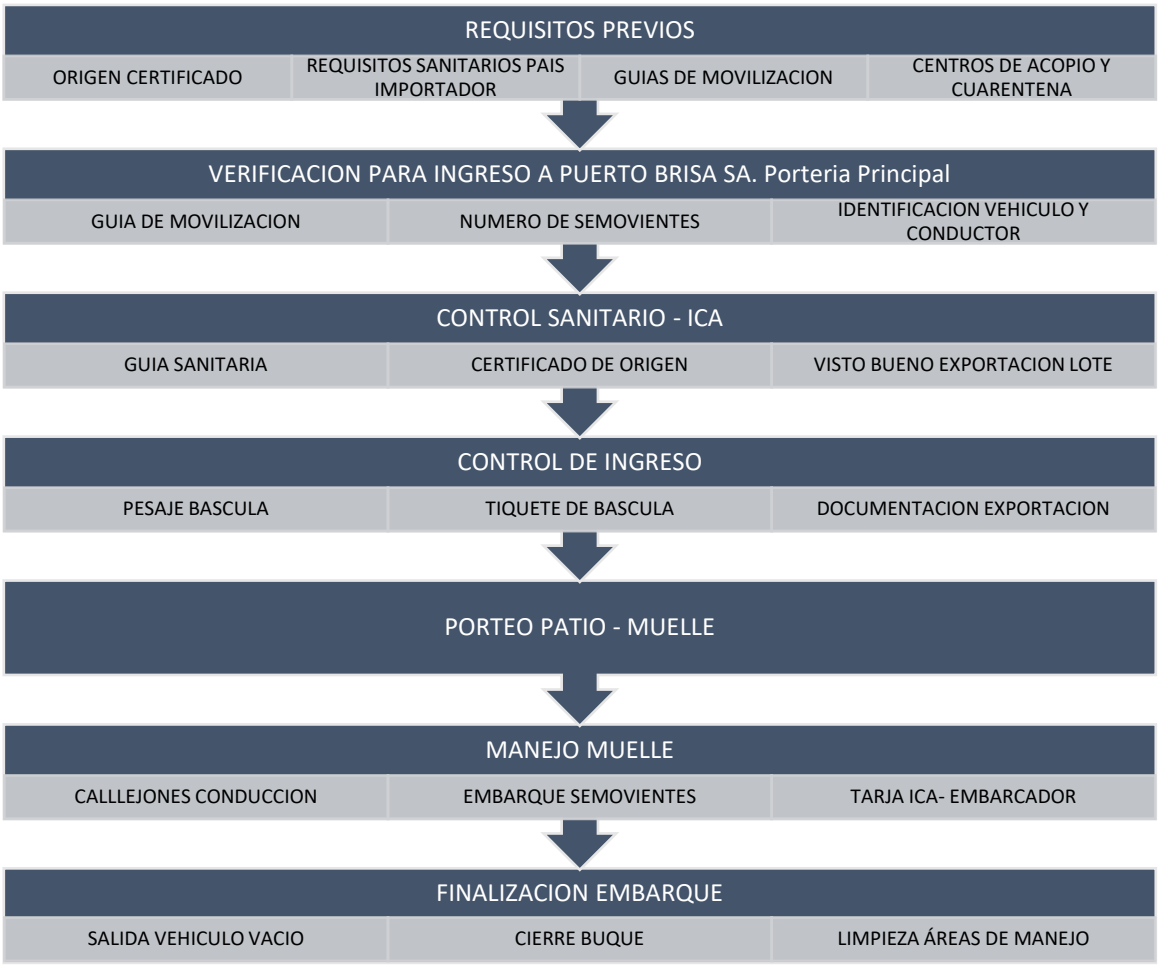
## 5.16 Exportación de Ganado en Pie.

Para la exportación de ganado en pie, este será considerado como un tipo de carga, al cual se aplica el presente protocolo:

Las áreas Comercial y de Operaciones, coordinarán la solicitud de servicios portuarios, que presente el cliente. Para el efecto, se exigirán de los clientes, agentes marítimos y de aduanas y operadores portuarios, además de los requisitos del régimen aduanero, los siguientes:

a. Protocolo sanitario del país importador
b. Certificado de los predios de origen
c. Certificado de movilización de semovientes emitido por el ICA.
d. Dispositivos de identificación del ganado a ser exportado.
e. Habilitación o certificación de instalaciones pre-puerto con fines de acopio y cuarentena
f. Disponibilidad de equipos y dispositivos para manejo y embarque
g. Plan de porteo y embarque.
h. Plan de limpieza y acondicionamiento de las zonas de manejo.

*Ilustración 2: La logística portuaria*




## 5.17 Protocolo de operación de equipos

Los equipos relacionados con la operación portuaria deberán responder a los lineamientos de calidad, funcionalidad, mantenimiento y capacidad definidos por PUERTO BRISA SA y las normas establecidas por la autoridad de control portuario y de registro de operadores portuarios.

Tanto para los equipos operados por PUERTO BRISA SA como de operadores portuarios terceros, se tendrán en cuenta el cumplimiento de los siguientes preceptos y condicionantes:

a. El Área de Operaciones y la dirección de mantenimiento serán las dependencias encargadas de coordinar y controlar la gestión de equipos dentro del terminal portuario.
b. La funcionalidad del terminal portuario está definida por la cadena de logística portuaria, derivada del tipo de carga a movilizar, de la fase de operación portuaria a considerar, el régimen de la carga (entrada o salida), rendimientos y productividad definidos y condicionantes definidos para cada operación y frente de trabajo.

c. En los comités de operaciones que se realizan periódicamente, se definen los frentes de trabajo, rendimiento, equipamiento, actores intervinientes y espacios de trabajo. Las asignaciones deben responder a los equipamientos reales de cada operador, confirmados por el plan de manejo y operación en cada caso.

d. Para todos los equipos PUERTO BRISA SA tendrá planes de mantenimiento y bitácoras de actuaciones, definidas en los procesos de calidad de “Infraestructura Portuaria. Mantenimiento de equipos”

e. Todos los equipos y operadores nominados y asignados a un frente de trabajo deberán contar con los registros y licencias requeridas tanto por PUERTO BRISA SA como por las autoridades competentes.

- Registro de operador portuario vigente ante la Supertransporte
- Registro de operador portuario ante PUERTO BRISA SA
- Seguros vigentes, según modalidad de servicio
- Certificaciones de calidad y aptitud de cada uno de los equipos asignados a la operación
- Plan de operaciones y manejo de cada frente de trabajo
- Nominación de operarios de equipos vinculados al operador portuario y sus respectivas certificaciones de salud y ARP

f. Todos los frentes de trabajo y zonas de operación de equipos deberán ser entregados en correcto estado de limpieza y operatividad, para ser asignado a otra actividad. En el caso de no cumplirse con este precepto, PUERTO BRISA SÁ realizará tales actividades de limpieza, con cargo al operador portuario que ha incumplido. La reincidencia en tales incumplimientos será causal de nominaciones condicionadas de operadores portuarios, por parte de PUERTO BRISA SA

### 5.18 Protocolo de control de ingreso y salida de personas

El ingreso de visitantes y personal de la empresa deberá cumplir con los lineamientos de seguridad establecidos en los procesos de calidad y el PBIP de PUERTO BRISA SA vigente.

1. Formalidades para ingreso de Visitantes y personal de contratistas:

    - El ingreso de visitantes debe solicitarse a través de correo electrónico a control de acceso y posterior a la verificación de requisitos (ARL, seguridad social vigentes), se confirma con el funcionario responsable de dicha visita y esta es autorizada por el periodo que se estime necesario mediante correo a la empresa de seguridad. Al momento del ingreso se debe verificar con documento de identidad la relación, dejar un documento en la garita y el vigilante le asignará un carné de visitante, además deberá ser anotado en el formato de ingreso de visitantes, donde se consigna los datos esenciales y el responsable de esta. Las empresas contratistas deberán llenar un formato de solicitud de ingreso y a este anexar copias de seguridad social y ARL vigentes.

- Estas solicitudes serán recibidas física o electrónicamente (escaneadas y enviadas al correo de control de acceso). Después de la verificación de requisitos se le autorizara el ingreso por el tiempo que se estime dure su labor dentro de la instalación portuaria, si el plazo de ingreso se vence y no ha culminado sus labores, esta deberá solicitar nuevamente una prórroga de su autorización de ingreso.
- Todo el personal que ingrese a muelle deberá ser registrado en el formato que maneja la empresa de seguridad privada, donde quedan anotados los datos de la (s) persona (s), hora, justificación y quien es el responsable de la actividad, estos formatos deben ser entregados a centro de control para su archivo y custodia.
- Queda prohibido el ingreso y uso de dispositivos con cámara dentro de las zonas de operación.

2. Formalidades para conducir vehículos dentro del terminal portuario
   - Es requisito indispensable para poder conducir vehículos y/o maquinaria de propiedad de la empresa, contar con la respectiva licencia de conducción expedida por autoridad competente y que se encuentre vigente.
   - Está totalmente prohibido el ingreso a las instalaciones del puerto o la conducción de vehículos y/o maquinaria baja los efectos del alcohol, alucinógenos o cualquier otra sustancia que afecte la capacidad de reacción.
   - La velocidad máxima permitida para conducir al interior de las instalaciones de PUERTO BRISA S.A. es de 20 kilómetros por hora. El incumplimiento del límite de velocidad, así como la no-observancia de las normas de tránsito, será sancionada; Igualmente cualquier incidente que se presente por incumplimiento de las normas acarreará sanciones disciplinarias y administrativas.
   - Toda persona que opere vehículos o maquinaria al interior de las instalaciones del puerto deberá usar el cinturón de seguridad, portar la licencia de conducción que lo habilita para hacerlo, al igual que aquellas personas que se encuentren como pasajeros.

3. Formalidades para permanencia y circulación dentro del terminal portuario
   - Está totalmente prohibido el porte y uso de armas de fuego y/o explosivos al interior de las instalaciones del puerto.
   - El uso, transporte y expendio de sustancias alucinógenas, barbitúricos, estimulantes y bebidas alcohólicas está totalmente prohibido. Todo el personal de trabajadores del puerto, usuarios, contratistas y visitantes están obligados durante el tiempo que permanezcan al interior de las instalaciones del puerto, usar en todo momento el respectivo carné de identificación que lo acredite como tal y que es suministrado por la sección de control de acceso. está totalmente prohibido fumar en toda el área operativa de la Instalación portuaria de PUERTO BRISA S.A. El uso del uniforme durante la jornada laboral es obligatorio para todo el personal de Operaciones, contratistas o miembros de cooperativas portuarias. La utilización de los elementos de seguridad es obligatoria, para todo el personal de planta, contratistas y miembros de cooperativas portuarias. Las personas que incumplan esta norma serán retiradas en forma inmediata del área de trabajo, por parte del personal de seguridad de la empresa

- Quienes por el ejercicio de su cargo o función deban utilizar equipos de comunicaciones, están obligados a hacerlo con moderación y observando en todo momento el respeto con sus interlocutores. El uso de estos equipos está restringido a las operaciones o como medio de contacto dentro del desarrollo de la operación.
- Todo trabajo u obra que se realice al interior del puerto debe estar plenamente identificada, señalizada y demarcada: Las personas que se encuentren realizando estos trabajos deben utilizar todos los elementos de seguridad establecidos para cada caso. El cumplimiento de esta norma es responsabilidad del supervisor de la actividad.
- El personal que ingrese al sector operativo debe portar casco de seguridad y chaleco reflectivo. Si el ingreso es al muelle debe portar salvavidas.
- El ingreso de vehículos particulares al área operativa de PUERTO BRISA S.A. es restringido, solo lo podrán hacer aquellos que cuenten con la respectiva tarjeta de autorización expedida por la sección de Control de Acceso o con autorización expresa de la Dirección de Seguridad.
- El personal que está cumpliendo tareas de operación, no debe utilizar celulares, radios, estéreos, radiocasete portátil o cualquier otro artefacto que pueda afectar su capacidad de atención.
- El personal de contratistas y miembros de cooperativas portuarias que deba ingresar a las instalaciones PUERTO BRISA S.A. a realizar cualquier tipo de trabajo, deben contar con afiliación vigente a una Seguridad Social, pago de parafiscales correspondientes a la persona, en empresas autorizadas por el gobierno, adicionalmente para desarrollo de trabajos por espacios de tiempo superiores a un (01) día, deben presentar resumen de Hoja de Vida con copia de los documentos de Identidad (Cédula de Ciudadanía, Otros).
- En toda circunstancia y en todo momento debe evitarse, las riñas, juegos bruscos y forcejeos, mientras se esté dentro de las instalaciones de la empresa. Igual consideración se tendrá a los enfrentamientos verbales. En todo momento se debe actuar con respeto hacia la dignidad de toda persona en PUERTO BRISA S.A.
- El ingreso a las instalaciones del puerto, utilizando pantalones cortos, bermudas, sandalias, etc. o prendas que no brinden adecuada protección, está totalmente prohibidas.

4. Formalidades para personal operador de equipo y maquinaria

- Todo conductor y operario de maquinaria, debe observar especial cuidado con los transeúntes o personas que estén el sector por el cual sé este desplazando; Igualmente los peatones deben extremar las medidas de precaución en aquellos sectores donde sé este efectuando cualquier operación que requiera el desplazamiento de vehículos o maquinaria.

- Cualquier persona que requiera operar un vehículo, maquinaria o herramienta, debe estar debidamente autorizado y contar con el adiestramiento necesario, así como su licencia de operación.

5. Salida de visitantes y personal de contratistas

- La salida de visitantes se hará realizando el registro de salida a la devolución del carné y la devolución del documento de identificación dejado en depósito.
- El control de entrada y salida llevará un registro diario de entradas y salidas.

## 5.19 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

- Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de Puerto Brisa S.A. deberán cumplir con las disposiciones normativas de tránsito y con los requisitos establecidos en el plan de manejo ambiental del puerto y lo dispuesto en este reglamento
- El Departamento Ambiental de Puerto Brisa S.A. se reserva el derecho de ingreso de los vehículos que no cumplan con las disposiciones del Plan de Manejo Ambiental.
- Los vehículos que no son de carga solo podrán permanecer en zonas hacia las cuales han sido autorizadas; no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en los aproches.
- Únicamente podrán ingresar los vehículos involucrados en actividades relacionadas con la actividad portuaria previamente autorizados por Puerto Brisa S.A.
- Todo vehículo será registrado e inspeccionado en las puertas de entrada y se verificará la autorización de acceso al terminal.
- No está permitido llevar acompañantes en los camiones que se encuentren en el terminal.
- Ningún vehículo puede permanecer en el puerto después de haber terminado la actividad por la cual ingreso y se autorizó.
- La máxima velocidad permitida en las instalaciones portuarias es de 20 km/h, debe transitar en el sentido y en las áreas estipuladas en el terminal, independiente de que haya zonas libres.
- Todo vehículo dentro de las instalaciones puede ser inspeccionado por el personal de seguridad en cualquier momento.
- Cuando sea necesario retroceder, el conductor debe asegurarse de tener una buena visión y disponer de alarma sonora.
- El vehículo debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil contra terceros.
- Todos los vehículos que ingresen o salgan del terminal deben cumplir con las regulaciones establecidas por el Ministerio de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y/o demás autoridades competentes.

- La empresa transportadora responderá por los actos del conductor y vehículo correspondiente, que se encuentren dentro de la instalación portuaria.

### 5.20 Protocolo de ingreso de ingreso y salida de vehículos de carga

- Todos los clientes con la solicitud de servicios y confirmación disponibilidad de muelle, deberán entregar un plan de acopio, en el cual establecerán: tonelaje total del embarque, tipo de material, rata de acopio diario, número de vehículos, promedio de volteos y carrocería estaca, condiciones de almacenamiento.
- Diariamente el cliente enviará vía internet a el Área de Operaciones y está a control de almacenamiento, una relación de vehículos despachados, con identificación de placa, conductor y tonelaje individual y diario despachado.
- Con esta información se programan y priorizan los recibos de vehículos y carga y se programan por parte de operaciones los turnos y secuencias de descargue y equipos de descargue, según cliente, tipo de mercancía y patio
- Se podrá tener acceso a báscula y descargue prioritario, a los vehículos autodescargantes que no utilicen los equipos de descargue del puerto.

### 5.21 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios

Como instalación portuaria, cualquier equipo o maquinaria que ingrese al terminal portuario, deberá tener solicitud previa ante la Gerencia del Terminal portuario, para determinar la necesidad del equipo, operador portuario registrado y cumplir con los requisitos de certificación y aptitud del equipo,

Los equipos y maquinarias que ingresen o salgan del recinto portuario**,** deberán tener en cuenta, que PUERTO BRISA SA tiene régimen como Zona Franca especial y, por lo tanto, deberán cumplir con los procedimientos que, para tal régimen, debe hacer cumplir el Usuario Operador de Zona Franca.

Los procesos y procedimientos establecidos por el Usuario Operador de Zona Franca Especial harán parte del presente REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN y tendrán los mismos términos de publicación y consulta de este.

### 5.22Protocolo de entrada y recibo de carga

Para la recepción de carga a ser embarcada por el PUERTO BRISA SA se aplican los procedimientos establecidos en OPERACIÓN DE DESCARGUE DE MATERIAL PUERTO BRISA S.A. PUERTO BRISA SA-OPE-PRC-03, de los cuales se enumeran y describen en los flujogramas adjuntos:

1. Procedimiento de entrada en garita
2. Asignación de turno y ubicación en área de estacionamiento.
3. Registro de peso de entrada.
4. Descargue de vehículo.
5. Descargue del vehículo.
6. Limpieza del vehículo.
7. Registro de peso de salida.
8. Salida de puerto.

Anexo 3 FLUJOGRAMA PROCESO DESCARGUE VEHICULOS

### 5.20 Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas

PUERTO BRISA SA solo recibirá mercancías clasificadas como peligrosas, previa solicitud de parte del armador o su agente marítimo y el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Declaración de mercancía peligrosa, e acuerdo con el formato que para el efecto se establezca para este tipo de carga
- La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías-Peligrosas.
- Certificación 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).

Solo serán recibidas aquellas mercancías que sean de evacuación inmediata, sin almacenamiento alguno dentro de PUERTO BRISA SA. El Área de Operaciones determinará previamente a su arribo, las condiciones de manejo y despacho aplicables en cada caso.

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. PUERTO BRISA SA 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, PUERTO BRISA SA. 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.** PUERTO BRISA SA, 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.

**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, 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 Marítimo**. 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:

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

PUERTO BRISA SA. 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.

## 5.21 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.

De acuerdo con dicho reglamento, y dando alcance al anexo I del mismo, PUERTO BRISA SA adelanta la implementación de los compromisos portuario, acorde con los avances en la materia que desarrollen las autoridades sanitarias con relación a la adopción e implementación del reglamento.

Con relación a los puertos, los compromisos permanentes serán:

a. ofrecer:
    - Acceso a un servicio médico apropiado, incluidos medios de diagnóstico situados de manera tal que permitan la evaluación y atención inmediatas de los viajeros y tripulación enfermos.
    - Personal, equipo e instalaciones adecuados;

- Ofrecer acceso a equipo y personal para el transporte de los viajeros enfermos a una dependencia médica apropiada;

b. facilitar personal capacitado para la inspección de los medios de transporte;
c. 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
d. 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.

## 5.22 Protocolos para atender emergencias y contingencias

PUERTO BRISA SA ha adoptado el plan de contingencias PDC, el cual hace parte de este REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN, del cual se relaciona:

La variación en magnitud y el sitio de ocurrencia de la emergencia determinan el nivel de activación de la respuesta. Para tal efecto se han establecido los siguientes niveles de reacción y activación:

**Nivel de activación 0** - **Empresarial:** relacionado a las operaciones particulares de cada empresa, estos incidentes son pequeños y están dentro de la capacidad de respuesta de la compañía. La situación puede ser manejada por el personal calificado de la empresa.

**Nivel activación I** - **Local:** se producen dentro de las instalaciones de la empresa y su magnitud o naturaleza puede afectar a terceros. Se requiere de la asistencia de las autoridades locales. Se activa el Comité Operativo Local para atención de contingencias - COLPAC

**Nivel de activación II** - **Regional:** el incidente sobrepasa la capacidad de las organizaciones locales y para su control se necesita de la asistencia de autoridades regionales y de la ayuda de organismos con capacidad para movilizar equipos y personal especializado. Se debe activar el Comité Operativo Regional para Atención de Contingencias – CORPAC.

**Nivel de activación III - Nacional:** estos incidentes sobrepasan la capacidad de las organizaciones regionales y para su control se necesita de la asistencia de las autoridades nacionales y de la ayuda de organismos con capacidad para movilizar equipos y personal especializado no existentes en la región. Se debe activar el Plan Nacional de Contingencia - PNC.

Para estos riesgos, se aplicarán los siguientes procedimientos:

### 5.22.1 Derrames de sustancias líquidas (Aceites y/o combustibles) en tierra

1. Identificar episodio y magnitud para activar nivel de reacción adecuado.

2. Señalización de la zona por medio de cintas de aislamiento.

3. Contención del derrame lo más cerca posible de la fuente, mediante la construcción de zanjas impermeabilizadas con lonas y/o bolsas plásticas.

4. Absorber la sustancia derramada en suelo, utilizando materiales naturales absorbentes como aserrín, cascarilla de arroz, o absorbentes artificiales.

5. Realizar la limpieza del área afectada, retirar la tierra contaminada por medio de palas y herramientas de limpieza manual (en derrames pequeños) y maquinaria como excavadoras (en derrames grandes).

6. Recolectar material absorbente y tierra contaminada en bolsas, canecas o contenedores etiquetados para manejo de residuos peligrosos.

7. Entregar residuos peligrosos a un operador portuario debidamente certificado por la autoridad ambiental competente. 8. Restauración de áreas afectadas.

Nota: Las personas que realicen las labores de confinamiento, retiro, limpieza y disposición final de los residuos deben contar con los elementos de protección personal adecuados para manejo de residuos peligrosos.

### 5.22.2 Derrames accidentales de mineral a granel en tierra y aguas continentales

1. Identificar episodio y magnitud para activar nivel de reacción adecuado.

2. Señalización de la zona por medio de cintas de aislamiento.

3. Confinar producto derramado, construir dique de arena o tierra.

4. Impermeabilizar dique de contención mediante lonas plásticas, manejo de filtración y percolación de lixiviados de minerales a aguas subterráneas.

5. Recoger producto derramado por medio de herramientas manuales como palas y rastrillos en caso de derrames pequeños y/o excavadoras y cargadores en caso de grandes derrames. 6. Realizar limpieza de áreas afectadas.

7. El material limpio será reincorporado al proceso y el material contaminado será dispuesto como escombros o en un relleno sanitario.

### 5.22.3 Derrames de sustancias líquidas (Aceites y/o combustibles) en aguas continentales

1. Identificar episodio y magnitud para activar nivel de reacción adecuado.

2. Señalización de la zona por medio de cintas de aislamiento.

3. Confinar producto derramado mediante la extensión de una barrera mecánica tipo valla - TROILBOOM.

4. Recoger producto derramado por medio de herramientas manuales como baldes plásticos y un desnatador tipo disco oleofílico – Minimax o vertedero - Terrapin.

5. Realizar limpieza de áreas afectadas. Retirar vegetación y suelo contaminado.

6. El material limpio será reincorporado al proceso y el material contaminado será entregado al operador portuario debidamente certificado.

7. Recuperación, limpieza y almacenamiento de barreras y demás utensilios utilizados en la labor.

8. Restauración de áreas afectadas.

### 5.22.4 Derrames accidentales de mineral a granel (carbón) en zonas marinas:

1. Evaluar las características del derrame: Identificar la ubicación y estimar la cantidad de mineral derramada.

2. Establecer el área afectada.

3. Definir nivel de activación de acuerdo con la contingencia.

4. Evaluar efecto de la velocidad de la corriente y del viento sobre el derrame y si puede desplazarse hacia zonas críticas o de sensibilidad ambiental.

5. Informar a involucrados o posibles afectados.

6. Demarcar mediante boyas flotantes el sitio del derrame.

7. Realizar confinamiento mecánico por medio de barreras tipo valla - TROILBOOM.

8. Realizar la limpieza de material flotante (lixiviados) por medio de desnatadores tipo vertedero - TERMINATOR.

9. Limpieza mecánica de playas de material arrastrado hasta la orilla. 10. Hacer disposición del material recolectado en escombreras o relleno sanitario.

**5.22.5 Derrames de sustancias líquidas (Aceites y/o combustibles) y/o aguas de lastre y sentina en aguas marinas:**

1. Evaluar las características del derrame: Identificar la ubicación y estimar la cantidad de sustancia derramada.

2. Establecer el área afectada

3. Definir nivel de activación de acuerdo con la contingencia.

4. Evaluar efecto de la velocidad de la corriente y del viento sobre el derrame y si puede desplazarse hacia zonas críticas o de sensibilidad ambiental.

5. Informar a involucrados o posibles afectados.

6. Demarcar mediante boyas flotantes el sitio del derrame.

7. Realizar confinamiento mecánico por medio de una barrera tipo valla TROILBOOM.

8. Recolectar sustancia derramada por medio de un desnatadores de vertedero dinámico TERMINATOR el cual incluye una bomba DOP – 250 DUAL.

9. Recolectar material absorbente y sustancias contaminada en contenedores etiquetados para manejo de residuos peligrosos.

10. Entregar residuos peligrosos a operadores portuarios debidamente certificados.

Nota: Las personas que realicen las labores de confinamiento, retiro, limpieza y disposición final de los residuos deben contar con los elementos de protección personal adecuados para manejo de residuos peligrosos.

**5.22.6 Incendio**

La convergencia del carbón con el oxígeno del aire y con altas temperaturas, constituye un riesgo potencial para que se desarrolle una combustión espontánea. Las pilas de minerales combustibles (carbón) muy seco y pulverulento corre el riesgo de incendiarse. Si agregamos a los anteriores factores el confinamiento (bandas cubiertas, bodegas), un estacionamiento prolongado y la formación de depósitos de polvo cubriendo las masas de minerales, se incrementa la posibilidad de una conflagración.

Los riesgos de incendios y explosiones en las terminales carboneras inducidas por el polvo de carbón se localizan en los siguientes sitios:

1.- zona de la recepción de vehículos,
2.- combustión espontánea en las pilas,
3.- torres de transferencia de los transportadores,
4.- bandas cerradas,
5.- embarque por estímulos externos,
6.- bodega del buque,

Con el objeto de disminuir al máximo el riesgo de incendios y explosiones durante el manejo de carbón en puerto, se procede a instalar sistemas de aspersión de agua sobre el carbón en los sitios antes identificados.

El puerto contará con un sistema y redes para conducción de agua e hidrantes para atención de asistencia a focos de conflagración.

**El procedimiento para atender una emergencia por explosión e incendios es el siguiente:**

1. Evaluar las características de la conflagración.
2. Establecer el área afectada.
3. Definir nivel de activación de acuerdo con la contingencia.
4. Aislar la zona.
5. Evacuar al personal
6. Activar el respectivo punto de control más cercano a la emergencia.
7. Montaje de equipos y accesorios para la sofocación: unidad semi-móvil contra incendios tipo “patín”.
8. Conectar equipo semi-móvil al hidrante.
9. Sofocación de la conflagración con producto “silvex”.
10. Sellamiento del incendio.
11. Desmontaje de infraestructura de control.
12. Restauración de áreas afectadas.

### 5.22.7 Abordaje y hundimiento de embarcaciones

1. Activar la alarma de emergencia.
2. Verificar si hay víctimas y proceder a su evacuación.
3. Cercar de manera preventiva la zona de colisión con barreras mecánicas para confinamiento de un posible derrame de combustible.
4. Si hay presencia de fuego activar el procedimiento respectivo.
5. Demarcar zona de accidente y evitar tráfico de otras embarcaciones.
6. Determinar si hay ingreso de agua a la embarcación y adoptar las medidas de emergencia de acuerdo con la gravedad para prevenir que la avería empeore.
7. Si como consecuencia de la colisión se presenta derrame de combustible o de minerales poner en marcha el procedimiento respectivo.
8. En caso de hundimiento iniciar procedimientos para retiro de la embarcación.

# CAPÍTULO VI
# REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

La ventana es una instancia operativo – comercial de PUERTO BRISA SA, mediante el cual, el puerto confirma la disponibilidad de muelle y del equipo de cargue/descargue para la atención de una nave a ser programada.

La atención de despachos de graneles (coque y carbón) implica estructurar ofertas portuarias para naves de servicio ocasional bajo fletamento marítimo por viaje, cuyas recaladas responden a las condiciones del mercado de buques.

Presidencia y Área Comercial serán los encargados de definir con los posibles clientes, las opciones y condiciones de oferta portuaria, en coordinación con el Área de Operaciones. Esta última tendrá como función, la planeación y optimización de muelle y áreas almacenamiento, buscando la máxima eficiencia del puerto y facilitación del servicio portuario hacia los clientes

Con la solicitud del cliente, el Área de Operaciones confirma la disponibilidad de muelle para los períodos requeridos por el cliente o en su defecto las disponibilidades que pueda ofrecer luego de las ventanas comprometidas. La ventana por asignar deberá confirmar la disponibilidad de áreas de almacenamiento, su rotación y capacidad, según la programación de embarques, el tipo de mercancía, sistema de apilamiento y condiciones de transporte del material desde su origen.

PUERTO BRISA SA como concesionario, confirma la disponibilidad de muelle y los indicadores de eficiencia operativas mínimos para su oferta. Con estos indicadores, se programa el muelle y definen tiempos disponibles para cada operación.

### Nominación de la nave

El Capitán de la nave debe enviar la estimado de arribo - ETA, al recibir las instrucciones de su propietario o arrendatario, a la agencia marítima registrada. La nave debe enviar las ETAs, a la agencia marítima, 15 días antes de su arribo y todos los días subsiguientes.

Los ETAs diarios deben ser reportados a las 08:00 horas, hora colombiana (-5 GMT).

Para todos los casos la nave debe ser nominada con un mínimo de 15 días, antes del comienzo del Periodo de Tiempo de cargue/descargue. Cualquier Nave nominada sin cumplir con la antelación de esta notificación será declarada una nave Spot.

Cuando se nomine una nave para cargue en Puerto Brisa, el propietario debe enviar, confirmar y/o revertir todas las inquietudes 72 horas antes de la fecha de arribo, de la siguiente información:

- Nombre de la nave y nombres anteriores.
- Tiempo y hora ETA (Local: -5 GMT).
- Notas de llamada / No. OMI / Bandera / Puerto de Registro.
- Nombre del agente.
- Último puerto de recalada.
- Calado de arribo FORE / AFT (Proa / Popa).
- Calado extremo de arribo hasta la altura de las escotillas.
- Calado esperado de navegación.
- Laste de arribo (MT) y tiempo esperado de deslastre.
- Tipo de carga previa.
- Datos de la siguiente inspección especial (special survey).
- Certificación PBIP.
- El Ship Particular,
- Los certificados de la Motonave
- El GAP
- Lista de tripulación
- Puerto destino.
- Cantidad de material a cargar.
- Rotación de las bodegas con cantidades para cada paso.
- Condición de gobierno / Equipos de navegación.
- Condición del equipo de amarre.
- Tonelaje de Peso Muerto oficial en toneladas métricas / GRT / NRT / LOA / BEAM, tomado del registro del buque.
- Longitud del área de cargue desde la escotilla No. 1 de proa, hasta el final de la última escotilla en popa y ancho de las escotillas.
- Distancia entre la última escotilla de popa y la primera escotilla de proa.
- Capacidad de granel (metros cúbicos) de cada bodega.
- Tipo y descripción de carga en tránsito incluyendo cualquier carga peligrosa o riesgosa, incluso la carga de clasificación IMDG.

La nominación será aceptada dentro de las 24 horas siguientes a su recepción por parte de PUERTO BRISA SA, si no se encuentran inconvenientes en el proceso de aprobación.

La solicitud inicial de la ventana de llegada, mientras se confirma y nomina la nave se procurará facilitar al cliente negociar el fletamento, pero sin afectar otras ofertas confirmadas. Una vez se nomina el buque, y confirman ETAs, el Área de Operaciones ajusta la disponibilidad de muelle, de acuerdo con los volúmenes y ratas comprometidas.

Las ventanas de llegadas se reservan con un máximo de 5 días, ajustándose la ventana de cargue, de acuerdo con las ratas de cargue/descargue mínimas establecidas en Puerto Brisa SA y el ETA definitivo de la nave.

Los tráficos regulares bajo itinerario fijos tendrán asignación de puesto de atraque con confirmación de rutas e itinerarios, con la programación mensual y confirmación de ETAs de 72 y 24 horas previas.

**Noticias e información antes del arribo**

El capitán de la Nave o el Agente Marítimo, una vez la Nave reciba las instrucciones del Armador o parta del puerto de origen, deberá:

a) Enviar la primera notificación-de ETA PUERTO BRISA SA.
b) Enviar notificaciones adicionales de ETA diarios desde 15 días previos al arribo, a PUERTO BRISA SA

Las motonaves Ore-Bulk-Oil (OBO) deben tener un certificado de Libre de Gases (Gas Free Certificate) para los estibadores y las autoridades del puerto, antes que la Nota de Alistamiento (Notice Of Readiness - NOR) sea comunicada a PUERTO BRISA SA.

**Carbón, coque y agregados pétreos**

PUERTO BRISA SA y los usuarios, acordarán de forma mutua una ventana de llegada de cinco (5) días de duración.

En aplicación del comité de operaciones, dentro de los primeros cinco (5) días de cada mes mediante convocatoria con los clientes interesados hecha por el Área Comercial, se hará el comité para revisar y optimizar el uso de las ventanas. Se hará un acta de las decisiones de cada sesión, con alcance al comité de operaciones.

**La nota de aislamiento (N.O.R)**

La nota de aislamiento (N.O.R) para fines portuarios, será recibida por PUERTO BRISA SA, cuando la nave esté atracada al y una vez las autoridades hayan revisado el buque en el Terminal marítimo y se expida la libre platica, en condiciones de iniciar las labores de cargue. Puerto Brisa SA, recibe las notificaciones del NOR sin que dicha actuación implique responsabilidades frente a la ejecución del contrato de fletamento; para ello, se colocará un sello que indica su recepción sin aceptación de responsabilidades.

Para todos los efectos portuarios, la Motonave se considerará que ha arribado a Puerto Brisa SA, cuando haya sido atracada y declarada en Libre Plática

**El tiempo de cargue /descargue**

El tiempo de cargue comenzará dentro de las 12 horas siguientes a la recepción como información de la Nota de Aislamiento, a no ser que el cargue ha comenzado antes de este tiempo.

Si el buque arriba después de las 24 horas del último día de la ventana de llegada, PUERTO BRISA SA no estará en la obligación de atenderlo. No obstante, si PUERTO BRISA SA decide atender la motonave, el tiempo de cargue comenzará cuando se inicie el cargue de la misma.

El tiempo de cargue/descargue se estimará, de acuerdo con las ratas mínimas acordadas entre PUERTO BRISA SA y los clientes, de acuerdo con el tipo de carga a movilizar, equipos utilizados, capacidades garantizadas, y volúmenes totales a embarcar/desembarcar.

Para estimar los indicadores de eficiencia a cargo de PUERTO BRISA SA o su operador, para el cálculo de los tiempos operativos no se contabilizarán:

- Realización de Draft Survey.
- Daños en los equipos de la nave que afecten la eficiencia de cargue del buque.
- Suspensión de operaciones por material faltante en el puerto.
- Tiempos por trimado de las bodegas.
- Suspensión y reinicio de operaciones por Lluvias o mal tiempo.
- Tiempos de deslastres, lastres, apertura de bodegas y entrepuentes.
- Suspensión de operaciones de cargue de carbón, por frentes de reclamo calientes.
- Suspensiones de las operaciones de cargue/descargue por requerimientos de autoridades, atribuibles a los usuarios exportadores/importadores o a la nave.
- Suspensiones de las operaciones por orden del capitán, primer oficial, representante del usuario.
- Cualquier evento de fuerza mayor, los cuales incluyen entre otros: Actos de Dios, huelgas, bloqueos, guerra, insurrección, mar de leva, huracanes, temblores de tierra, accidentes etc.

**Plan de estiba**

El Capitán de la motonave debe enviar el Plan de Estiba para con un mínimo de cinco (5) días antes del arribo a Puerto Brisa.

La secuencia de cargue debe tener en consideración un máximo de dos (2) rotaciones por bodega.

En todos los casos en que sea posible, con el fin de hacer las operaciones de cargue/descargue rápidas y eficientes, se atenderán las bodegas en un solo paso, si es posible. En caso tal, se requiere que el Capitán de la motonave informe a los estibadores si esto es posible. Las bodegas con capacidad de 95 a 100%, deben cargar al menos entre un 88% y un 90% de su capacidad en el primer paso, con el fin de maximizar la eficiencia en el trimado.

El trimado final de la motonave debe hacerse en un solo paso. En todos los casos, las bodegas para trimado no deben ser más de dos (2). No habrá autorización de trimado para bodegas con cantidades menores a 200 toneladas.

## Condiciones para el arribo

La escala para pilotos debe ubicarse en un punto medio del buque y el Capitán de la motonave debe asegurarse de proveer un arnés de seguridad y una línea de vida para el piloto práctico.

Todas las motonaves requieren arribar bajo las condiciones y requerimientos de Puerto Brisa. Cualquier demora en el inicio de las operaciones de cargue como resultado de incumplimiento de los requerimientos del Terminal, no será por cuenta de Puerto Brisa.

Se requiere que las motonaves arriben en completa condición de lastre para cumplir con la restricción de máximo calado aéreo. Cualquier demora en el inicio de las operaciones de cargue, como resultado de incumplimiento en las restricciones de calado aéreo, será por cuenta del propietario de la motonave. Si el buque no es capaz de mantener el máximo calado aéreo, la operación de cargue puede empezar a discreción de Puerto Brisa, a una rata de cargue reducida. Cualquier daño del estibador a la motonave o trimado inapropiado de la carga, será por cuenta del propietario de la motonave y los estibadores no podrán ser declarados responsables.

El lastre a bordo debe ser suficiente para que la propela esté por lo menos un 90% inmersa y para que el asiento no exceda de dos (2) metros en popa. Para los buques graneleros, los tanques de doble fondo, usados para cumplir con los requerimientos de calado, deben estar completamente llenos o vacíos, y si es posible también los tanques de tope (si se usan), con el fin de que la operación de cargue pueda iniciar tan pronto como las lecturas de calado sean completadas.

El Capitán de la motonave debe certificar que el agua de lastre a ser bombeada cumpla con el código IMO, esté limpia y venga de tanques segregados.

Es responsabilidad del Capitán de la motonave tener todas las líneas de winches para amarre en modo manual y completamente funcionales en todos los aspectos. Luego de estar amarrada, se requiere que la motonave mantenga un tripulante vigilando el amarre en todo momento, hasta que zarpe del puerto.

El correcto amarre de la motonave es el aspecto de mayor importancia para la seguridad y para que las operaciones de cargue sean eficientes. El Capitán de la motonave y los pilotos son solidariamente responsables por el amarre seguro de la motonave.

En caso de que la última carga haya sido algún producto derivado de petróleo, se debe completar un certificado de Libre de Gas (Gas Free Certificate).

## Limpieza de las bodegas

Antes de iniciar la operación de cargue, las bodegas de la motonave deben estar limpias, libres de contaminantes y sin residuos de cualquier carga anterior, corrosión o pérdida de

material que pueda contaminar el carbón. Este requisito debe ser realizado por un operador portuario que certifique dicha condición de las bodegas,

Todas las escotillas deben estar abiertas al arribo, con el fin de facilitar la inspección de la motonave.

La motonave no debe ser limpiada (de carbón o material contaminante) en muelle.

Si las bodegas no pasan como limpias luego del atraque, se ordenará a la motonave abandonar el muelle, con gastos por cuenta de la nave.

## 6.2 Prelaciones para el atraque

Teniendo en cuenta las características propias de la infraestructura, organización, modalidades de operación y tipo de carga a mover por Puerto Brisa S.A., se han establecido las siguientes normas específicas sobre prelación en los servicios de atención a usuarios:

La embarcación que haya sido anunciada y confirmada, que arribe al puerto a la hora anunciada, tendrá prelación sobre las que no hayan cumplido con estos requisitos y demás normas del terminal.

Para mercancías de importación cuando una embarcación transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocesada susceptible de servir como vehículo o vectores de problemas sanitarios, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario.

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

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

La prelación establecida podrá alterarse, siempre y cuando la situación del puerto del buque lo amerite. Esta determinación la tomará el Área de Operaciones y debe comunicarse previamente a los interesados.

Todo buque de bandera extranjera o nacional, cualquiera sea su clasificación, tonelaje de registro y tipo de carga, para efectos de prestación de servicios en Puerto Brisa S.A. deberá someterse a las disposiciones de prelación que se detallan a continuación, las cuales podrán ser modificadas por el Área de Operaciones de Puerto Brisa S.A., de acuerdo con las condiciones operativas y de conveniencia que se tengan, con previo aviso a los interesados.

La prelación de atraque se hará para todas las naves anunciadas, confirmadas y con puesto de atraque confirmado, que hayan presentado la documentación, y puedan atracar cargar y zarpar dentro de la ventana de carga asignada.

a. Buques regulares con itinerario fijo
b. Buques graneleros de exportación
c. Buques con graneles de importación.

Prelación de atraque para el terminal de gráneles sólidos

La prelación de atraque para el terminal de gráneles sólidos, tendrá en cuenta, además de los requerimientos exigidos en el presente reglamento y la documentación debidamente presentada (nominación, confirmación, conocimientos de embarque, certificados ICA, documentos de retiro de la carga, pagos de servicios portuarios, entre otros), variables de operatividad establecidas por Puerto Brisa S.A. tales como rendimiento promedio mínimo en toneladas buque/día y tonelaje de registro neto promedio.

La prelación de atraque es la siguiente:

d. Buques graneleros de exportación
e. Buques con graneles de importación

### 6.3 Prelaciones para el servicio de practicaje

El orden de prioridad para el servicio de pilotaje en Puerto Brisa S.A. tendrá en cuenta las siguientes disposiciones de mayor a menor:

f. Buques de transporte de animales en pie
g. Buques de carga portacontenedores.
h. Buques graneleros.
i. Buques de carga general.

Se aplica el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.

### 6.4 Verificación Ventana de Cargue

Cada vez que se presente la notificación del área Comercial por parte con respecto a operaciones de cargue/descargue, el área de Operaciones procede a revisar los itinerarios de las embarcaciones y hacer seguimiento a las notificaciones enviadas por las agencias marítimas.

El área de Operaciones debe revisar la documentación enviada por el agente marítimo que selecciona el cliente y por medio de una lista de chequeo verificar los documentos emitidos. Ver PUERTO BRISA SA-OPE-FOR-01 Lista de chequeo Documentos Operador Marítimo

El área de Operaciones debe estar en contacto con el agente marítimo asignado por el cliente para que en conjunto se tenga el conocimiento de los itinerarios del buque y no se presenten demoras en el atraque

El área de Operaciones genera una carpeta Digital o física con la documentación del Agente Marítimo y estos documentos estarán disponibles junto con la lista de chequeo para la parte interesada que los requiera.

El Área de Operaciones hará seguimiento a la aproximación del buque y el acopio de material a embarcar.

El agente marítimo de la nave deberá reportar las condiciones de aproximación de la nave, con lo cual el Área de Operaciones hará lo pertinente para atenderla dentro de la ventana asignada.

Si no se encuentra ocupado el muelle, la nave puede atracar y ser atendida si el tiempo inicial aún no comienza.

Cualquier traslapo de tiempo sobre otra ventana ocurrida por la fecha y hora de arribo o Zarpe, podrá implicar reconocimiento de costos a dichas naves con cargo a la nave que traslapa su tiempo de ventana.

PUERTO BRISA SA podrá no permitir el atraque de naves, aun cumpliendo el tiempo de su ventana asignada, si el 100% del material a ser embarcado no se encuentra en acopio en el puerto.

**6.4 Orden de desatraque.**

a. Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.
b. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupará el último turno para el atraque en relación con las naves de su tipo fondeadas. La solicitud deberá ser presentada por PUERTO BRISA SA, informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.
c. Cuando no exista en la terminal, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque. La solicitud deberá ser presentada por PUERTO BRISA SA, informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.
d. Cuando en la nave que esté atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en

forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, PUERTO BRISA SA comunicará al Comité Local de Protección de la Guajira y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

e. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear en un plazo máximo de dos (2) horas, salvo autorización expresa del Área de Operaciones para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

## 6.5 Prohibiciones y/o condiciones para las naves durante su permanencia en el terminal

La motonave durante su permanencia dentro de las instalaciones del terminal portuario debe:

- Mantener a bordo suficientes oficiales y tripulación para atender los amarres, apertura y cierre de las escotillas, atender los accesos con escalas y, en general, garantizar una operación segura y eficiente.
- Moverse a la zona de fondeo, Cuando sea requerido.
- Suplir una escala apropiada e iluminada para el embarque y desembarque de los estibadores. La escala de acceso debe estar en buenas condiciones y con una red de protección.
- Proveer un anillo salvavidas y línea de seguridad para usar en caso de emergencia.
- Proveer iluminación apropiada en cubierta.
- Un tripulante debe vigilar siempre la pasarela. La motonave es responsable por el control de la seguridad a bordo.
- Se debe llevar a cabo una lectura de calados diaria y esta debe ser reportada por el Primer Oficial a las 07:00 horas.
- Los cambios en el Plan de Estiba y en la secuencia de cargue deben ser acordados entre la motonave y el Terminal, y deben ser notificados al menos dos (2) horas antes de la intención de cambio. De igual forma, el acuerdo debe ser firmado y recibido tanto por el Terminal como por la motonave.
- El Primer Oficial debe notificar al Terminal, al menos con 30 minutos de anticipación, acerca de cualquier detención, que no sea de emergencia, en las operaciones de cargue/descargue solicitada por la motonave, incluyendo las lecturas de calado intermedias.
- Las operaciones de cargue/descargue debe estar siempre bajo la supervisión estricta de un oficial de la tripulación.
- Las inspecciones de la Policía Antinarcóticos son obligatorias.

- El Capitán de la motonave debe declarar por escrito la secuencia de trimado, una vez sea declarada la carga faltante por cargar, con las instrucciones de cantidades por bodega. El trimado debe considerar máximo dos bodegas.
- El trimado debe llevarse a cabo únicamente por el Shiploader.
- El inspector de calados agendado debe llevar a cabo las lecturas de calado inicial, intermedio y final.
- El Primer Oficial debe acompañar las lecturas de calados para ser testigo de esa actividad.
- El Terminal inspeccionará los procedimientos de seguridad a bordo y las condiciones de carga del buque durante las operaciones.

### 6.6 Requisitos para el zarpe.

El armador o agente marítimo solicitará a PUERTO BRISA SA y la autoridad marítima la operación de zarpe y se hará con coordinación con el Área de Operaciones. Una vez se tenga la orden de zarpe por parte de la Autoridad Marítima, el máximo plazo será de dos (2) horas para zarpar.

La demora en el zarpe de la nave será considerada como incumplimiento al presente REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN, pudiendo ser sujeto de sanciones por parte de PUERTO BRISA SA y responsable de los perjuicios que eventualmente sean atribuidos a la demora de liberar el muelle ocupado.

## CAPÍTULO VII
## CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

### 7.1 Salud en el trabajo.

Puerto Brisa SA. Tiene dentro de sus procedimientos HSE una serie de procedimientos y protocolos que tienen como objetivo, asegurar el desarrollo de un ambiente de trabajo seguro y saludable, mediante la observación y evaluación de una serie de comportamientos organizacionales, garantizando acciones correctivas tendientes a minimizar el efecto causado por los factores de riesgos que generan accidentes, enfermedades laborales y daños a la propiedad. Dentro de ellos, forman parte de este Reglamento de Condiciones Técnicas de operación, todos los lineamientos que se deriven del reglamento de higiene y seguridad Industrial de Puerto Brisa SA.

Se da alcance a instructivos del HSE en los siguientes aspectos, aplicables a todas las personas que ingresen, para realizar labores dentro del recinto portuario:

- Instructivo Manipulación Manual De Cargas PBSA-HSE-INS-01
- Procedimiento De Trabajo Seguro en Alturas PBSA-HSE-PRC-07

- Observaciones Preventivas de Seguridad PBSA-HSE-PRC-04

## 7.2 Responsables de protección al medio ambiente y medio marino acuerdo normatividad nacional y MARPOL

El departamento de gestión ambiental de PBSA está compuesto por personal de vinculación directa con el puerto, cuya parte estructural y funcional está acorde con lo establecido con el decreto 1299 de abril 22 del 2008, dependiendo de la Gerencia Ambiental

En la primera fase de desarrollo del puerto, Puerto Brisa SA no presta el servicio de recibo y tratamiento de residuos sólidos, líquidos y oleosos de los buques. Para esta fase se realiza a través de operadores portuarios especializados en el manejo y tratamiento de estos residuos, en instalaciones fuera del terminal portuario.

Para la aplicación de la normatividad Marpol, Puerto Brisa SA, el departamento de gestión ambiental, 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.

## 7.3 Fumigaciones

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada por PUERTO BRISA SA a través del Área de Operaciones y ejecutada por un operador portuario registrado ante Supertransporte y ante PUERTO BRISA SA.

La solicitud será presentada por escrito por el interesado y deberá contener:

- Actividad y productos que emplear en ella
- Lugar, día y hora de la fumigación
- Zona de influencia y precauciones especiales a guardar ¡
- Descripción de los efectos inmediatos y secundarios por los productos a utilizar y
- Tratamiento médico indicado

Los interesados se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas con alcance a lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

El Área de Operaciones vigilará que los procedimientos y directrices se apliquen estrictamente. Su incumplimiento generará la suspensión inmediata del procedimiento y el reporte inmediato a las autoridades sanitarias respectivas, para lo de su competencia.

### 7.4 Cargas de material explosivo o radiactivo

Puerto Brisa SA, no tiene dentro de su oferta el servicio portuario para cargas explosivas o radiactivas.

## CAPÍTULO VIII
## DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

### 8.1 Facilitación del tráfico marítimo

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima en coordinación con la Armada Nacional y la Superintendencia General de Puertos y transportes. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas o portuarias en PUERTO BRISA SA, están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la DIMAR.

1. Presentación de documentos. Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (O.M.I), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991 y demás disposiciones reglamentarias concordantes.

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

### 8.2 Visita Oficial

Al arribo de naves y antes de autorizar las operaciones de cargue y descargue, se realizará una visita oficial a las naves, según lo establecido según lo establecido en el artículo 61 de la Resolución 850/17 del Ministerio de Transportes y 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 del INMIGRACION.
- Un representante de la DIAN.
- Un representante del ICA para embarques de su competencia
- El OPIP del puerto.

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.

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

### 8.3 . Libre plática

PUERTO BRISA 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.

### 8.4 Buenas prácticas portuarias

Se adopta el INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES (IMSBC) CODE, como manual de buenas prácticas de manejo de cargas en el puerto, con las enmiendas de actualización que surjan en la adopción y actualización de este instrumento.

### 8.5 Reservas y derechos en la prestación de los servicios

PUERTO BRISA SA podrá suspender el respectivo servicio requerido, a las personas naturales o jurídicas cuando éstas no se encuentren a Paz y Salvo, incumplan las normas establecidas y las de seguridad, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias.

En estos eventos, PUERTO BRISA SA informará de inmediato a la Supertransporte sobre la medida adoptada.

**Reserva de derechos en las operaciones de cargue y descargue.**

PUERTO BRISA SA se reserva el derecho a:

a. Suspender la prestación de servicios a los usuarios y operadores cuando incumplan las normas establecidas en este reglamento, o cuando se ponga en peligro las personas, el medio ambiente, la carga o las instalaciones portuarias.
b. Suspender la prestación de servicios a los usuarios cuando las condiciones climáticas y oceanográficas superen los valores límite establecidos para una operación segura
c. No atracar el buque si el cliente no tiene el 100% de la carga lista en el puerto.
d. Programar o iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este reglamento y a las disposiciones que determine sobre la materia.
e. No iniciar o suspender operaciones en aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados.
f. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para un efectivo uso las instalaciones portuarias.
g. Suspender o cancelar las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilice el personal idóneo, los aparejos y equipos adecuados, tanto de la nave como en tierra que no garanticen eficiencia y seguridad en cada caso.
h. Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que utilicen prácticas indebidas para obtener ventajas o prioridades.
i. A iniciar los cobros de las pólizas o amparos que se establezcan por los daños derivados de las acciones u omisiones de usuarios, operadores portuarios, o naves o de sus representantes.
j. No permitir el ingreso de cualquier persona o vehículo a las instalaciones portuarias.
k. Ordenar la inspección de los equipos y aparejos de las naves que operan dentro de la instalación portuaria, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad.
l. Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al propietario o a su representante.
m. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyos datos no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.
n. Iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en las normas internas de PUERTO BRISA SA. y en este reglamento
o. No iniciar o suspender operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados, dejando constancia de la irregularidad ante la Supertransporte, mientras no se corrija la situación a satisfacción.

p. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios, 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.

**Reserva de derechos en el recibo, almacenamiento y entrega de la carga.**

PUERTO BRISA SA se reserva el derecho a:

**a**. Efectuar el manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, presente deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos. Dichos cargamentos serán considerados como objetables

**b.** 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. En estos casos, si existen diferencias entre la carga documentada y el peso de báscula, los costos serán aplicados a cargo del cliente. Si los documentos no contienen el peso masa, se facturará al cliente según el resultado de báscula y el servicio de la misma

**c.** Entregar las mercancías a los propietarios o consignatarios de la carga que aparecen en los documentos que amparan la mercancía y no se encuentran a paz y salvo con PUERTO BRISA SA, cuando la documentación presentada para su retiro no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial a las autoridades aduaneras.

**d.** 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.

**e.** Recibir para almacenaje en sus bodegas y cobertizos cuando no tenga espacio para aquellas mercancías, que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos.

*ANEXO 1.TARIFARIO PUERTO BRISA*

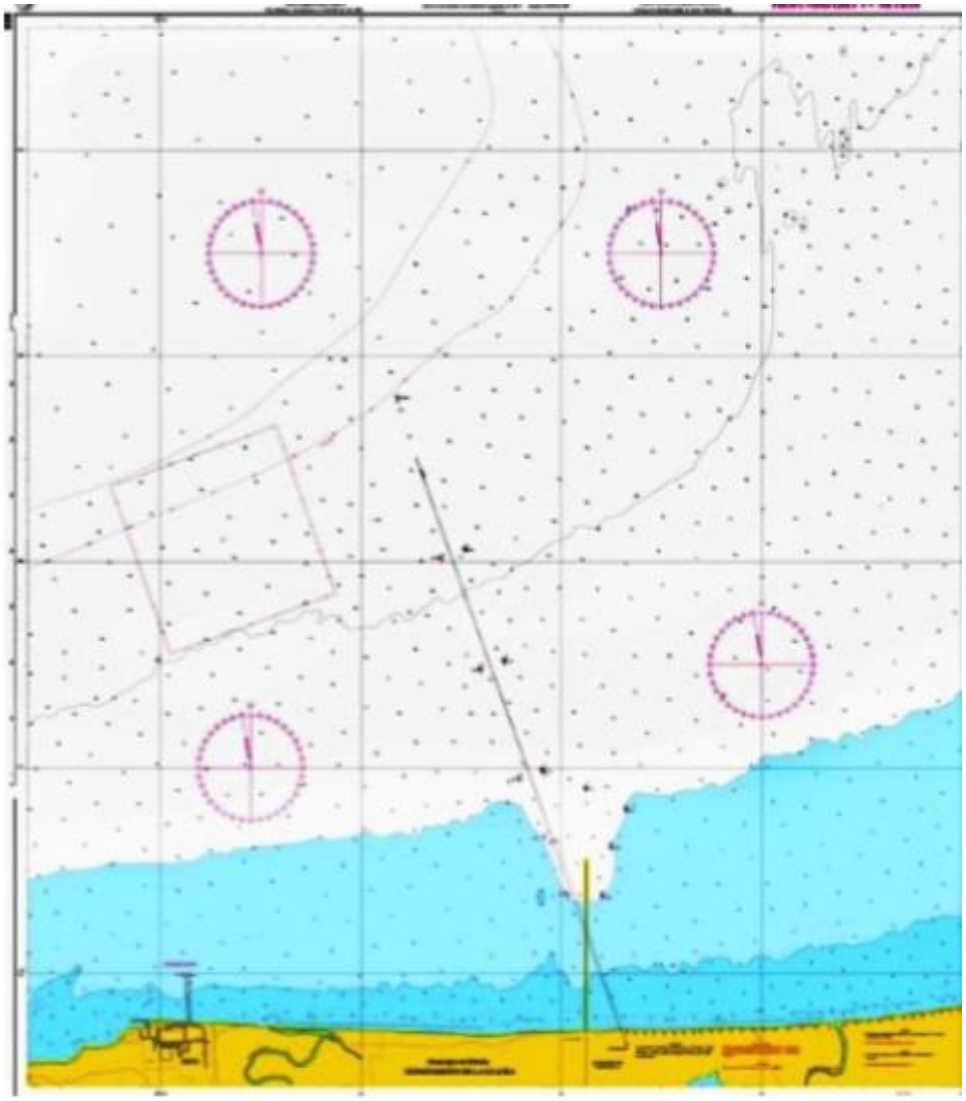
## TARIFAS PUERTO BRISA S.A. - Sociedad Portuaria

Los valores se expresan en dólares américanos - USD

| DESCRIPCIÓN DE LA TARIFA | UNIDAD DE COBRO | | TARIFA (USD$) |
|---|---|---|---|
| **MUELLAJE** | | | |
| Muellaje | Tarifa por Mts de eslora por hora o fracción | $ | 0,52 |
| **USO DE INSTALACIONES A LA CARGA - IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN** | | | |
| Granel seco | Tarifa por tonelada | $ | 4,50 |
| **USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO** | | | |
| Granel seco | Tarifa por tonelada | $ | 1,00 |
| **USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO MARÍTIMO** | | | |
| Pilotaje | Tarifa por maniobra | $ | 50,00 |
| Remolcador | Tarifa por maniobra | $ | 90,00 |
| **ALMACENAJE - 90 DÍAS LIBRES** | | | |
| Granel seco | Tarifa por tonelada por día | $ | 0,30 |

*ANEXO 2:LOCALIZACIÓN SEÑALIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO*

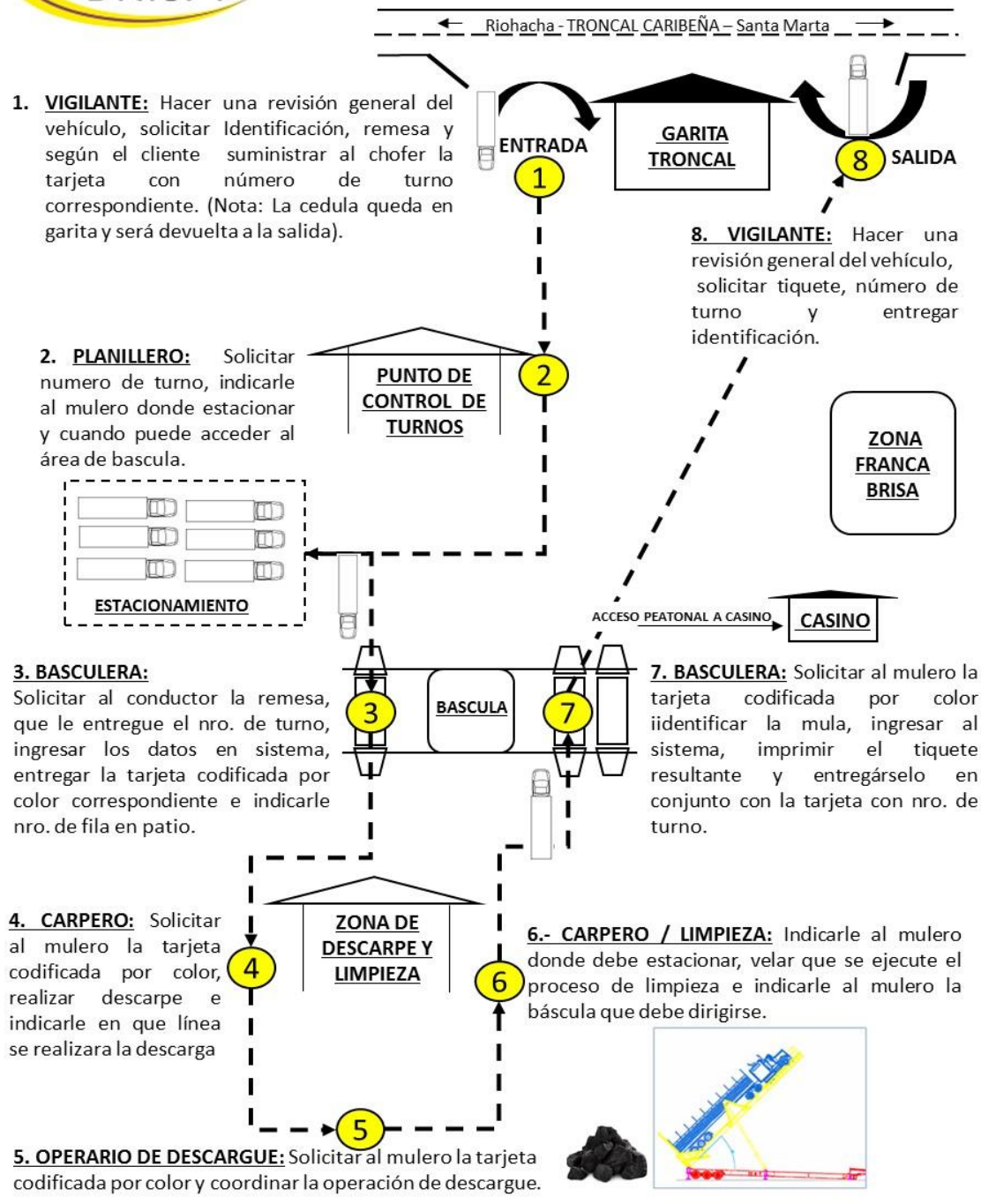
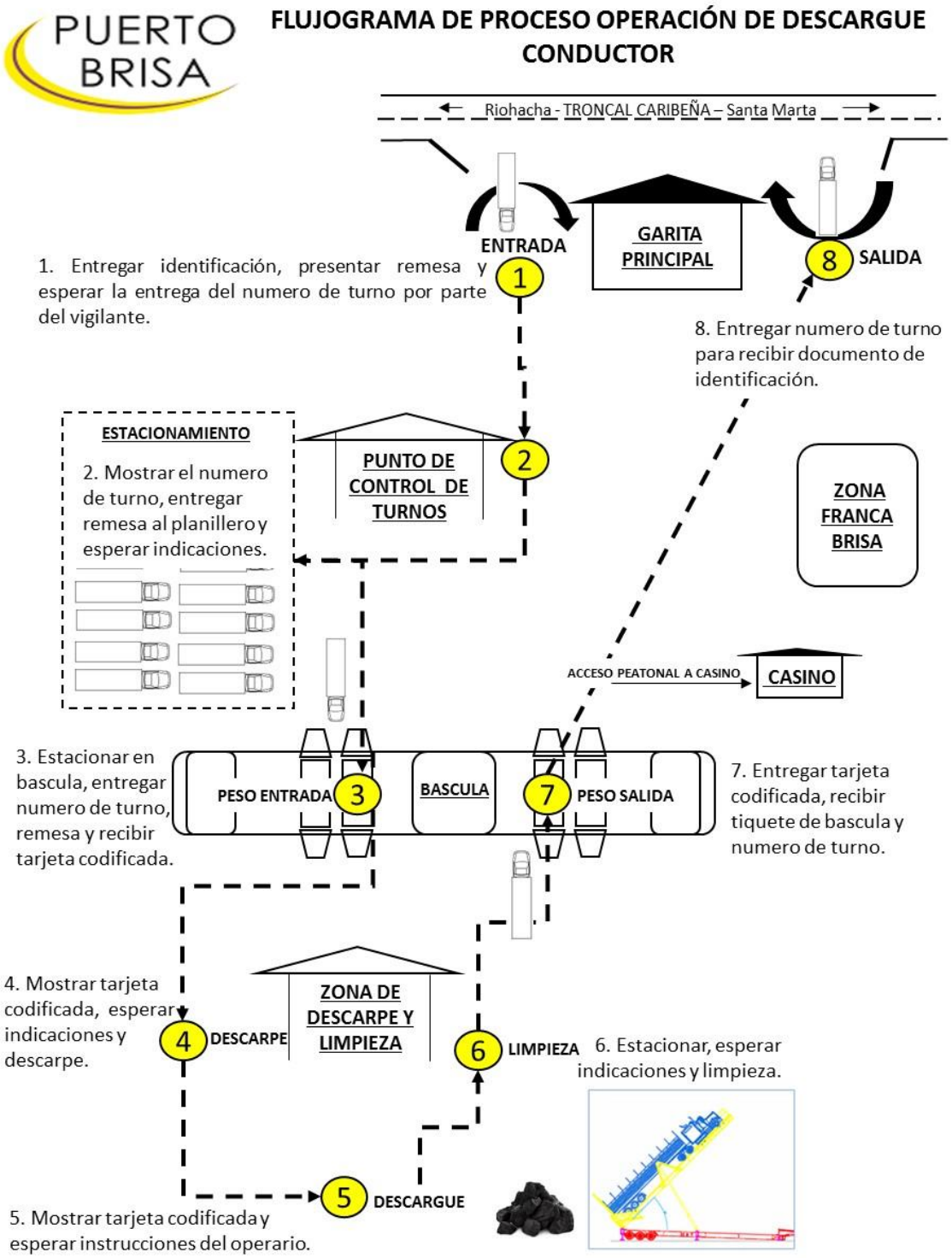
*ANEXO 3:CARTA DE NAVEGACIÓN 008*



Carta Náutica 808: Puerto Brisa.

*ANEXO 4: FLUJOGRAMA PROCESO DESCARGUE VEHICULOS*

## FLUJOGRAMA DE PROCESO OPERACIÓN DE DESCARGUE PERSONAL PUERTO BRISA S.A.



*ANEXO 5: FLUJOGRAMA DE PROCESO DE OPERACIÓN DE DESCARGUE CONDUCTOR*