



monómeros

Filial de  Pequiven
Petroquímica de Venezuela, S.A.

**REGLAMENTO DE CONDICIONES
TÉCNICAS DE OPERACIÓN
DE LA SOCIEDAD PORTUARIA**

MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS

monómeros

Filial de  **Pequiven**
Petroquímica de Venezuela, S.A.



**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS
SOCIEDAD PORTUARIA**

CONTENIDO:

CAPÍTULO PRIMERO 10

1. ANTECEDENTES

CAPÍTULO SEGUNDO 10

2. ASPECTOS GENERALES

2.1 Objeto y alcance	10
2.2 Aplicación del reglamento	11
2.3 Definiciones	12
2.4 Requisitos de capacidad técnica idoneidad profesional adecuados a cada servicio	17
2.5 Obligaciones	18
2.5.1 Obligaciones de los prestadores de los servicios - Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. y operadores portuarios	18
2.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas	19
2.5.3 Obligaciones de los usuarios de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos	20
2.5.4 Disposiciones de protección física de las instalaciones portuarias. código pbip	21

CAPÍTULO TERCERO 21

3. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

3.1 Organización	21
3.1.1	22
3.1.2 Funciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos	22
3.2 Administración	23
3.2.1 Modelo de administración	23
3.2.2 Relación con los usuarios	23
Estructura tarifaria	24
Protocolo de facturación	25
3.2.3 Políticas de calidad y acceso	25
3.2.4 Sistema de comunicación e información	26

CAPÍTULO CUARTO

27

4. ESTRUCTURAS E INSTALACIONES EXISTENTES

4.1.1 Canal de acceso	28
4.2 Dársena de maniobras	29
4.2.1 Localización	29
4.2.2 Profundidad	30
4.2.3 Dimensiones	30
4.3 Área de atraque	30
4.3.1 Localización	30
4.3.2 Profundidad	30
4.3.3 Dimensiones	31
4.4 Muelle	31
4.4.1 Tipo	31
4.4.2 Dimensiones	31
4.4.3 Sistema constructivo	32
4.4.4 Cálculo de la resistencia	32
4.4.5 Planos	32
4.4.6 Elementos de amarre	33
4.4.7 Elementos de defensa	35
4.4.8 Otras capacidades	35
4.5 Ayudas a la navegación	36
4.6 Peligros a la navegación, remoción de naufragios y obstáculos	36
4.7 Áreas de fondeo	37
4.7.1 Localización	37
4.7.2 Profundidad	38
4.7.3 Dimensiones	38
4.8 UKC y calado operacional	38
4.9 Calado operacional	38
4.10 Programa de mantenimiento e información batimétrica	39
4.11 Instalaciones de recepción	39
4.12 Acceso vehicular	40

CAPÍTULO QUINTO

40

5. SERVICIOS QUE PRESTA LA SPMCV

Horario de atención al público	
Horario de trabajo	41
Condiciones de la prestación de los servicios	41
Documentación necesaria para la prestación del servicio y protocolo de verificación de información y documentos	42

5.1	Servicios generales	43
5.2	Servicios a las naves	44
5.2.1	Características del buque tipo o de diseño (de acuerdo a lo establecido en el otrosí #2, del contrato de concesión portuario, no. 27 del 2004)	44
5.2.1.1	Tipo de nave: carga general	44
5.2.1.2	Eslora máxima (lm): hasta 183 metros	44
5.2.1.3	Manga máximo: hasta 30 metros	44
5.2.1.4	Puntal máximo: hasta 13,60 metros	44
5.2.1.5	Calado máximo: hasta 9 metros	44
5.2.1.6	Peso muerto: hasta 29.639 tns	44
5.2.1.6	Desplazamiento: hasta 41.439 tns	44
5.2.2	Servicio de practicaje o pilotaje	44
	Responsabilidad por la navegación	44
	Obligación para usar piloto práctico	44
	El entrenamiento y la expedición de licencias de los pilotos prácticos	45
	Supervisión del servicio de pilotaje	45
	Cooperación de las autoridades	46
	Obligaciones de los muelles privados o beneficiarios de autorización	46
	Obligación para dar entrenamiento	46
	Reglamentación de garantías e indemnizaciones	46
	Solicitud de piloto práctico	47
	Prioridad para la prestación del servicio	47
	Definición de responsabilidades	47
	Limitaciones servicio de piloto	47
5.2.3	Servicio de remolcador	48
5.2.3.1	Número de remolcadores	48
5.2.3.2	Procedimientos	48
5.2.4	Servicio de amarre y desamarre de buques	50
5.2.5	Servicio de muellaje	50
5.2.6	Reparaciones menores	51
5.2.7	Recibo y suministro de lastre	51
5.2.8	Suministro de combustible	52
5.2.8.1	Tipos de combustible	52
5.2.8.2	Proceso de suministro	52
5.2.8.3	Proceso de solicitud del servicio	52
5.2.9	Recepción de desechos líquidos y vertimientos	53
5.2.10	Recepción de desechos sólidos	53
5.2.11	Servicios públicos	54
5.2.12	Suministro de agua dulce	54
5.2.13	Electricidad	54
5.2.14	Servicios a la carga	54
	Manipulación y transporte de mercancías	54
5.3	Servicios a los pasajeros	57

LOS SIGUIENTES SERVICIOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 19 DE LA RESOLUCIÓN 850 DE 2017, NO SON PRESTADOS DE MANERA DIRECTA POR LA SOCIEDAD PORTUARIA MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS

**LOS SIGUIENTES SERVICIOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 19
DE LA RESOLUCIÓN 850 DE 2017, NO APLICAN A LA SOCIEDAD
PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS**

59

CAPÍTULO SEXTO

59

6. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

6.1 Protocolo de maniobras	60
6.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario	61
6.1.2 Maniobra de atraque	62
6.1.3 Maniobra de zarpe	64
6.1.4 Maniobra de reviro	64
6.1.5 Maniobra de fondeo	64
6.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del muelle	65
6.3 Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)	67
6.4 Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	68
6.5 Protocolo de operaciones en fondeo	68
6.6 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	68
6.7 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua	69
6.8 Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas. código IMDG	70
6.9 Protocolo para facilitar la aplicación del reglamento sanitario internacional (RSI 2005)	73
6.10 Protocolo para atender emergencias y contingencias	74
6.11 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos	77
6.12 Protocolo para atender escape de gas natural licuado (GNL)	78
6.13 Protocolo para atender derrame de graneles líquidos	78
6.14 Protocolo para atender derrame de graneles sólidos	78
6.15 Otros protocolos	79
Protocolo de circulación dentro del terminal - ingreso de vehículos automotores	79
Protocolo para la entrega de la carga	80
Protocolo sobre condiciones de autorizaciones y responsabilidades	80
Protocolo sobre cargas objetables	81
Protocolo para las operaciones de la nave y movimientos en el puerto	81

**LOS SIGUIENTES PROTOCOLOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 17
DE LA RESOLUCIÓN 850 DE 2017, NO APLICAN POR EL SERVICIO
QUE PRESTA LA SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO
VENEZOLANOS**

85

CAPÍTULO SÉPTIMO	86
7. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES	
7.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	86
7.2 Prelaciones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves	87
7.3 Prelaciones para el servicio de practicaaje	87
7.4 Asignación de muelle	88
7.5 Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	88
7.6 Desatraque	90
7.7 Orden de desatraque	91
7.8 Requisitos para el zarpe	92
7.9 Otros requisitos	92

CAPÍTULO OCTAVO	93
8. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE. PROTECCIÓN AMBIENTAL	
8.1 Salud en el trabajo	93
8.2 Responsabilidad de protección al medio ambiente y medio marino de acuerdo a normatividad nacional y MARPOL	93
8.3 Residuos contaminantes procedentes de los buque	94
8.4 Cargas de origen animal y vegetal	94
8.5 Cargas de material explosivo o radioactivo	95

CAPÍTULO NOVENO	95
9. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN	
9.1 Documentación	95
9.2 Facilitación del tráfico marítimo	97
9.3 Visita oficial	97
9.4 Libre plática	98
9.5 De las reservas y derechos en la prestación de servicios	98

CAPÍTULO DÉCIMO	101
10. ASPECTOS VARIOS OPERACIONALES	
Precauciones generales en el barco o artefacto naval	101
Descargue, almacenaje y transporte de graneles	103
Responsabilidad por la carga	106

CAPÍTULO DÉCIMO PRIMERO ----- 107

11. DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Fases de las operaciones portuarias -----	107
Primera fase -----	107
Segunda fase -----	108
Tercera fase -----	108
Responsabilidad por daños o averías a la carga y a los bienes propiedad de la empresa -----	108
Licencias y permisos -----	111



CAPÍTULO PRIMERO

ANTECEDENTES:

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A., cuenta con los contratos de concesión Números 26 del 11 de marzo de 2004, 27 de 24 de marzo de 2004 y otro si a este último en virtud de la resolución 000188 del 30 de julio de 2007 por medio de la cual se aprobó la Concesión Portuaria y la resolución No. 000295 del 26 de octubre de 2007 por medio de la cual se otorgó la Concesión Portuaria, resoluciones estas expedidas por COORMAGDALENA.

CAPÍTULO SEGUNDO

ASPECTOS GENERALES

2.1 OBJETO Y ALCANCE

El presente reglamento tiene por objeto definir las condiciones técnicas de operación y servicios de La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos y establecer los procedimientos cuyos objetivos son:

- a. Facilitar la vigilancia sobre las operaciones realizadas en instalaciones portuarias.
- b. Tomar todas las medidas para garantizar operaciones seguras y cumplir con las regulaciones de seguridad para los puertos colombianos.
- c. Garantizar la operación de la terminal durante las 24 horas todos los días del año, acorde a los requerimientos de servicios, con excepción de caso fortuito o fuerza mayor; o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, o a solicitud de una autoridad competente o por condiciones meteorológicas.
- d. Propiciar la eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias.

e. Efectuar y facilitar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.

f. Garantizar el cumplimiento de las disposiciones emitidas por las autoridades nacionales y las normas de los convenios internacionales.

2.2 APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

- Las disposiciones contenidas en el presente reglamento tienen como marco legal la ley 1 de 1991, la resolución 850 de 2017 emitida por el Ministerio de Transporte, así como demás normas que las complementen o adicionen.

- Las disposiciones contenidas en el presente reglamento y las demás normas legales y reglamentarias de la actividad portuaria son de obligatorio cumplimiento por **La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.**, por los operadores portuarios que presten servicios en sus instalaciones portuarias, por los usuarios y en general por todas las personas naturales o jurídicas que utilicen o ingresen al muelle o instalaciones portuarias.

- Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones de La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A., así como por el uso de sus instalaciones o servicios se entiende que: el armador, capitán de la nave, tripulación, agentes marítimos, operadores portuarios, agentes y/o intermediarios aduaneros, transportadores, empresas contratistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

- La Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad encargada de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales y jurídicas que desarrollen o cumplan actividades portuarias. Por su parte la Dirección General Marítima (DIMAR) es la entidad encargada

de ejecutar la política del Gobierno en materia marítima, y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos del decreto ley 2324 de 1984, y demás normas que lo complementen, adicionen o modifiquen.

- Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima (DIMAR), la DIAN y cualquier otra autoridad que ejerza de conformidad con la ley, funciones específicas sobre las actividades portuarias, tales como, y sin que se limite a ellas, las de inmigración, las sanitarias, la policía y las ambientales.

- Ninguna persona podrá desembarcar, embarcar, ingresar o sacar por el muelle o cualquier otro sitio de las instalaciones portuarias, mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por **La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.**, y las autoridades competentes.

- La utilización de las zonas del muelle implica por parte de los usuarios, el acatamiento al presente reglamento y a la aceptación de las tarifas establecidas por **La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.**

2.3. DEFINICIONES.

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

a. **Autoridad Marítima:** La Dirección General Marítima, representada en Barranquilla por el Capitán de Puerto.

b. **Autoridad aduanera:** Es La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

c. **Autoridad ambiental:** Es el Ministerio del Medio Ambiente.

d. **Autoridad sanitaria:** Es El Ministerio de Salud representada a través de la Oficina de Sanidad Portuaria.

e. **Puerto:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten aprovechar un área frente a la ribera del río Magdalena en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves.

f. **Muelles:** Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a Monómeros Colombo Venezolanos S.A, mediante las resoluciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

g. **Muellaje:** Se entiende como el cargo fijado a cada nave por atracar a lo largo del muelle. Este cargo será determinado por metro de eslora (dinámico) y por día o fracción de día que permanezca atracada la nave (permanente).

- Muellaje permanente

Se autorizará el muellaje permanente para embarcaciones que soliciten este servicio, si SPMCV tiene disponibilidad para recibir y mantener embarcaciones bajo este estatus. En caso que se requiera mover la embarcación por motivos operaciones o de seguridad, el armador deberá disponer de remolcador para realizar estos movimientos con previo aviso y/o reunión de planeamiento de operaciones. Se registrará con base en los metros de eslora de la nave que atracará, por día.

- Muellaje dinámico

Se autorizará muelle dinámico para aquellas embarcaciones que realizarán cargue o descargue de mercancía usando las facilidades dispuestas por la SPMCV. Se plantea la tarifa de muellaje dinámico con base en los metros de eslora por hora que atracarán las Naves a las que se les prestará dicho servicio.

h. **Uso de Instalaciones (UIC):** Se entiende como el cargo fijado a cada tonelada métrica de carga que se cargue o descargue, desde/hacia la nave, desde o hacia el muelle. Esta tarifa se cobrará sin tener en cuenta y por igual valor, si la carga es almacenada antes de cargada o descargada, si es transportada directamente a la nave desde un sitio fuera del puerto, o es transportada desde la nave a un sitio fuera del puerto. La tarifa es cobrada por cada tonelada de carga que se transporta, y tiene un incremento anual.

i. **Uso de Instalaciones al Operador (UIO):** Se entiende como el derecho al uso de la infraestructura portuaria por parte de los operadores portuarios por las actividades realizadas en SPMCV. La tarifa de uso de instalaciones al operador se cobra con base en el volumen de carga a transportar. De esta manera, se establece una tarifa por el tonelaje de granel que será transportado. Adicional a esto, se establece un cargo del 25% de la tarifa, esto por manejo de carga peligrosa.

j. **Servicios públicos:** Definido como el cargo por concepto de agua, electricidad y recolección de residuos y otros, que La Sociedad Portuaria provea a todos los usuarios del puerto. Se establecen tres tarifas:

- Tarifa por **suministro de agua potable:** Esta tarifa se cobra por cada metro cúbico de agua suministrado, tiene un incremento del 5% anual.

- Tarifa por **suministro de energía:** Esta tarifa se cobra por kW suministrados. tiene un incremento del 5% anual.

- Tarifa por **tratamiento de basura:** Esta tarifa se cobra por cada tonelada de basura a tratar y tiene un incremento del 5% anual.

k. **Agente marítimo:** Es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.

l. **Armador:** La persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, apertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afecten.

m. **Operador portuario:** Es la persona natural o jurídica que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la actividad portuaria, tales como practicaje, remolque, estiba y desestiba, cargue y descargue, almacenamiento, manejo terrestre, porteo de la carga, vaciado y llenado de contenedores, dragado, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodegas, entrepuentes, reparaciones menores, tarja, trincado, alquiler de equipo y toda otra actividad que se realice en un puerto, terminal marítimo, muelle o embarcadero.

n. **Porteo de la carga:** Tal como lo estipula el artículo 5 de la Ley 01 de enero 10 de 1991 y el Decreto 2091 de 1992, y las normas que en un futuro lo modifiquen o lo adicionen.

o. **Nave:** Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga de importación y/o exportación, trasbordo y cabotaje. En general las construcciones idóneas para la Navegación a las que se refiere el Código del Comercio.

p. **Usuario:** Son los armadores, los operadores portuarios y en general toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicio de los muelles.

q. **Carga:** Son los diferentes productos que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

r. **Plan de Manejo Ambiental (PMA):** Conjunto de programas, proyectos y actividades a ser desarrollados dentro del terminal, tendientes a lograr un equilibrio entre el desarrollo portuario y el medio ambiente. Se anexa al presente reglamento el plan de manejo ambiental vigente.

s. **Obligación aduanera en la importación:** la obligación aduanera en la importación comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar; envuelve también la obligación de conservar los

documentos que soportan la operación, atender la solicitud de información y pruebas, y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidos en las normas correspondientes.

t. **Responsables de la obligación aduanera:** De conformidad con las normas correspondientes, son responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario o el tenedor de la mercancía; así mismo serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el depositario, el intermediario y el declarante.

u. **Naturaleza de la obligación aduanera:** La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono, la aprehensión y decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ella, e independientemente de quien sea su propietario o tenedor.

v. **Agente de aduana:** Persona natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera.

w. **Operador de instalaciones terrestres:** Es la persona natural o jurídica, designada expresamente para prestar servicios en las Instalaciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos para el manejo y/o operación de las bandas a las bodegas de almacenamiento de producto.

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

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

2.4 REQUISITOS DE CAPACIDAD TÉCNICA E IDONEIDAD PROFESIONAL ADECUADOS A CADA SERVICIO

Las personas, naturales o jurídicas, que soliciten recibir o prestar servicios en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, deberán cumplir con las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, la autoridad marítima, las disposiciones del presente Reglamento y las demás instrucciones impartidas por la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, Monómeros Colombo Venezolanos S.A. ESP como predio adyacente y autoridades competentes.

Para iniciar actividades en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, el solicitante deberá contar con la aprobación de la administración de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos en cuanto a su capacidad y disponibilidad.

La presentación de la solicitud para realizar actividades ante la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos es una manifestación clara y expresa que el solicitante conoce y acepta las condiciones y normas de que trata este Reglamento y asume la responsabilidad y demás efectos que se deriven de su incumplimiento o inobservancia.

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

Toda persona natural o jurídica debidamente registrada ante la Autoridad Competente, que planea prestar servicios en las instalaciones portuarias

deberá solicitar y obtener autorización a la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos para la prestación del servicio, autorización que se otorgará de conformidad con la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión suscrito con la Nación, atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales y el artículo 30 de la Ley 1° de 1991.

2.5 OBLIGACIONES

2.5.1 Obligaciones de los prestadores de los servicios - Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. y operadores portuarios

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas que regulan las actividades portuarias, la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. y los prestadores de servicios portuarios que realicen operaciones en sus instalaciones, deberán:

- a. Atender a toda solicitud de servicio portuario adicional relacionada 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 la terminal portuaria.
- b. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- c. 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 a la normatividad vigente.
- d. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año de acuerdo a las demandas de servicio y las condiciones ambientales y de seguridad operacional portuaria.

e. 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.

f. Velar porque las compañías que realizan actividades portuarias adopten y cumplan el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos.

g. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo en desarrollo de su función.

h. 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 a la estructura tarifaria vigente.

j. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el Reglamento.

2.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas

Conforme a lo establecido en el artículo 1492 del Código de Comercio, son obligaciones del agente marítimo:

- a. Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte.
- b. Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.
- c. Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.

- d. Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- e. 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.
- f. Responder por los objetos y valores recibidos.
- g. Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada.
- h. Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraiga estos en el país.

2.5.3 Obligaciones de los usuarios de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos

- a. Los usuarios deberán cumplir con las normas y/o disposiciones de las operaciones dispuestas en el presente Reglamento.
- b. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, se reserva el derecho de admisión a sus instalaciones al usuario que no cumpla con el pago de los valores que adeude o que incumpla con los compromisos contraídos con la SPMCV.
- c. Los usuarios deben tramitar las autorizaciones para el ingreso de vehículos, personal, equipos y maquinarias a las instalaciones.
- d. Reclamos: Los usuarios en uso del derecho que les asiste pueden presentar escritos de reclamaciones debidamente documentados, por controversias suscitadas en la atención y facturación de los servicios. Los mismos deben ser presentados a la gerencia de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos.
- e. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos coordinará con los usuarios registrados, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones

deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal, durante la ejecución de las operaciones.

f. Las comunicaciones entre los usuarios y la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos se realiza vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Las comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a las naves, operaciones de embarque y descarga, movilización de carga, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios.

2.5.4 Disposiciones de protección física de las instalaciones portuarias. Código PBIP.

El terminal cuenta con Certificado de Declaración de Cumplimiento de Protección, vigente hasta noviembre del 2018.

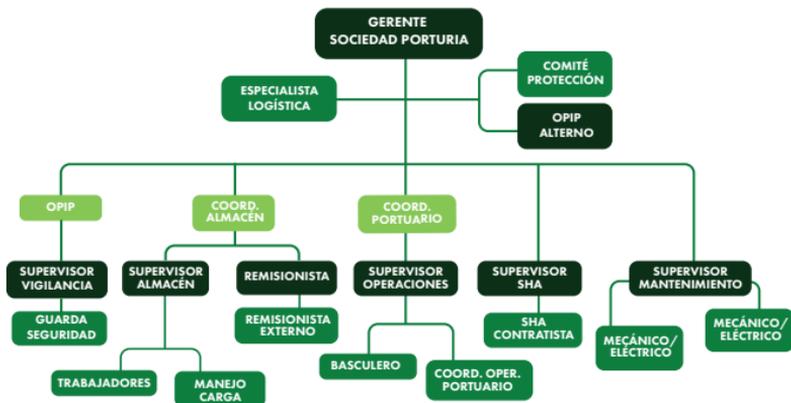
CAPÍTULO TERCERO

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

3.1. ORGANIZACIÓN

3.1.1 Para el funcionamiento y operación de los muelles, La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, posee un esquema organizacional que le permite un desempeño eficiente de las labores.

ORGANIGRAMA IP - MCV



La planeación, programación y control operativo de los muelles, está a cargo del Gerente de Puerto o en quien delegue estas funciones, para que garantice permanencia y continuidad en la solución de las dificultades que se presentan durante el desarrollo de las operaciones.

3.1.2 Funciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos

Independientemente del contenido de obligaciones y funciones derivadas del contrato de concesión, la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos tiene como funciones especiales, entre otras, las siguientes:

1. Administrar y mantener la infraestructura portuaria y la línea de atraque.
2. Definir políticas operativas y de almacenamiento.
3. Planear las actividades portuarias en los muelles.
4. Inspeccionar cuando las condiciones lo ameriten la carga y establecer el estado en que se encuentra antes de ser desembarcada y/o embarcada.

5. Supervisar y controlar los servicios que suministran los usuarios dentro de las instalaciones de los muelles.
6. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria concesionada, previa aprobación de la autoridad portuaria, con el propósito de facilitar las operaciones y así mejorar la eficiencia de los muelles.
7. Mantener el equipo propio en óptimas condiciones de operación y seguridad.
8. Velar porque los equipos utilizados por los operadores portuarios dentro de las instalaciones cumplan con las condiciones óptimas de seguridad que garanticen la ejecución de operaciones eficientemente.
9. Implementar y divulgar el Reglamento de Seguridad Industrial.
10. Presentar oportunamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los informes estadísticos de rutina y aquellos que se soliciten por razones especiales respondiendo por la veracidad y exactitud de los mismos.
11. Divulgar y sustentar las políticas para las operaciones de cargue, descargue, atraques y permanencia de buques en los muelles.
12. Cancelar oportunamente las obligaciones contraídas con la Superintendencia de Puertos y Transportes, de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión.
13. Fomentar la inversión de los Operadores Portuarios en la modernización de sus equipos y procedimientos operativos.

3.2 ADMINISTRACIÓN

3.2.1 Modelo de administración.

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, presta servicios como puerto de servicio privado.

3.2.2. Relación con los usuarios

Los usuarios deberán cumplir con las normas y/o disposiciones de las operaciones dispuestas en el presente Reglamento.

a. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, se **reserva el derecho de admisión** a sus instalaciones al usuario que no cumpla con el pago de los valores que adeude o que incumpla con los compromisos contraídos con la SPMCV; los usuarios deben tramitar las autorizaciones para el ingreso de vehículos, personal, equipos y maquinarias a las instalaciones.

b. **Reclamos:** Los usuarios en uso del derecho que les asiste pueden presentar escritos de reclamaciones debidamente documentados, por controversias suscitadas en la atención y facturación de los servicios. Los mismos deben ser presentados a la gerencia de la SPMCV.

c. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos coordinará con los usuarios registrados, la **prestación de sus correspondientes servicios**. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal, durante la ejecución de las operaciones.

d. Las **comunicaciones** entre los usuarios y la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos se realiza vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Las comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a las Naves, operaciones de embarque y descarga, movilización de carga, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios.

Estructura tarifaria

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos de conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control, debidamente aprobadas las cuales forman parte integral de este Reglamento.

Protocolo de facturación

Con el fin de hacer más eficiente la prestación de los servicios portuarios, la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos dispone de un sistema de facturación en línea.

3.2.3 Políticas de calidad y acceso

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos desarrolla la administración portuaria de la mano con el mejoramiento continuo en la prestación de servicio a través de una gestión integral aplicando para ello la siguiente política de calidad:

- a. Cumplimiento de la normatividad legal y legislación aplicable, así como la implementación de medidas de control para evitar el lavado de activos, financiación del terrorismo y anticorrupción.
- b. La disminución del impacto ambiental de nuestra actividad por medio de la gestión eficiente de residuos la prevención de la contaminación y el uso racional de los recursos naturales, así como la gestión de riesgos asociados.
- c. Gestión social con las comunidades de influencia en la zona de operación de la compañía.
- d. El desarrollo de las relaciones comerciales con proveedores y clientes basadas en altos estándares de calidad y de servicio, así como en principios éticos que aseguren la transparencia y honestidad para el mutuo beneficio.
- e. Un sistema integral de riesgos de la mano de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos que involucra en su funcionamiento a todos los niveles de la organización y que se orienta hacia el cumplimiento de los objetivos estratégicos, creación de valor la prevención de amenazas, el aprovechamiento de oportunidades, la optimización de recursos y el mejoramiento del proceso de toma de decisiones.

f. Una dinámica que se oriente hacia el bienestar de sus trabajadores, a través de la identificación, valoración, el establecimiento de medidas que permitan la eliminación, sustitución, control y/o minimización de peligros y riesgos, con el fin de disminuir el riesgo de trabajo, la ocurrencia de daños laborales y la generación de rentabilidad económica.

g. Una gestión que garantice la integridad de las personas, instalaciones, carga y Motonave, mediante la implementación de estándares de operación, seguridad y protección incluyendo descripciones y recomendaciones de protección para la preservación de la integridad física de personas, carga de los buques y artefactos con equipos de operación portuaria.

h. La aplicación de buenas prácticas de seguridad de la información, a través de una clara dirección, asignación de recursos establecimiento de roles y responsabilidades y alineada con los principios de confiabilidad, integridad y disponibilidad.

i. Un clima laboral basado en los valores corporativos que promuevan la integridad y el respeto a los derechos.

3.2.4 Sistema de comunicación e información

a. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos permite el uso de equipos de comunicación con frecuencias autorizadas por el Ministerio de las Tecnología y las Comunicaciones de tal manera que permita facilitar la operatividad, teniendo en cuenta los tipos de operaciones que realiza.

b. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos coordinará con todos los buques y Artefactos Navales la obligación de informar el inicio y término de las maniobras de atraque, zarpe, fondeo y movimientos, a la Estación de Tráfico Marítimo (ECTM), si es del caso.

c. La SPMCV, la agencia marítima, el operador marítimo y/o el operador portuario coordinarán con todos los buques y embarcaciones que hagan uso del servicio de practicaje del puerto, su obligación de permanecer a la escucha en canal de contacto de maniobras (VHF canal 16) atentos a cualquier instrucción de la Estación de Control de Tráfico Marítimo (ECTM).

d. La SPMCV y la agencia marítima, coordinarán con los buques y artefactos navales, el cumplimiento de las instrucciones impartidas por la Estación de Control de Tráfico Marítimo (ECTM) durante el inicio y en el tránsito de las maniobras para garantizar una navegación segura.

CAPÍTULO CUARTO

ESTRUCTURAS E INSTALACIONES EXISTENTES

Monómeros Colombo Venezolanos S.A. cuenta con dos (02) zonas portuarias para el desarrollo de sus operaciones, denominadas: muelle #1 (puesto de atraque #A y #B) y muelle #2, los cuales cuentan cada uno con zona de atraque en concreto y bodegas para el almacenamiento de productos.

Los muelles de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. están dotados de redes y facilidades para el servicio de los usuarios, tales como:

- a. Equipos contra incendios.
- b. Red de acueducto y alcantarillado.
- c. Red eléctrica.
- d. Red de telecomunicaciones.
- e. Circuito cerrado de televisión.
- f. Vigilancia privada.
- g. Servicios de policía antinarcótico.

Monómeros Colombo Venezolanos S.A. mediante resoluciones de la Superintendencia de Puertos y Transportes, recibió los derechos para administrar y utilizar los bienes y demás facilidades de la citada infraestructura portuaria.

4.1.1 CANAL DE ACCESO

a. No se cuenta con canal privado de acceso.

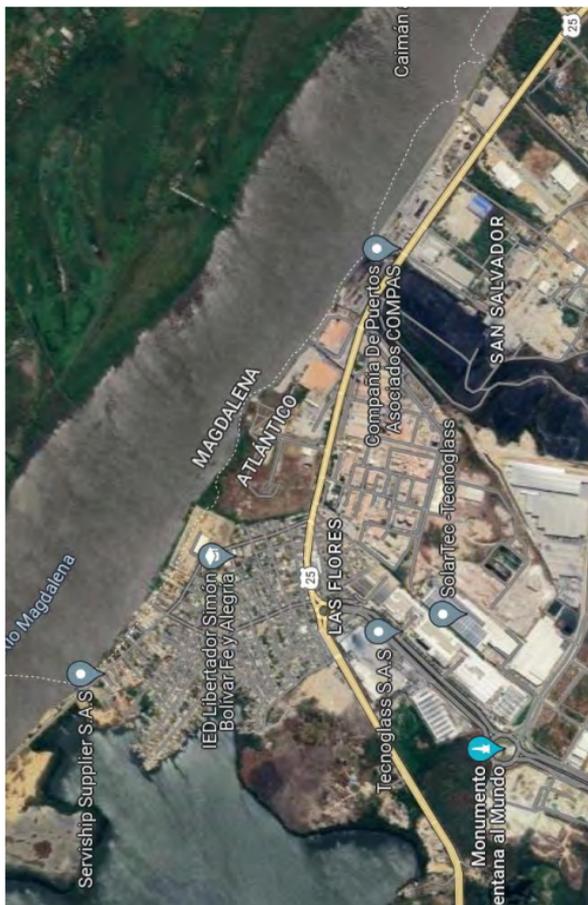
b. En cuanto al canal público de acceso, al puerto de Barranquilla y los canales internos dentro del río Magdalena, están descritos en las cartas de navegación correspondientes; el acceso por el río Magdalena, desde Bocas de Ceniza, es público y están bajo la responsabilidad de la nación. Las profundidades correspondientes serán las certificadas por la DIMAR a través de la capitanía de puerto. La autoridad marítima, en su ámbito de competencia, verificará que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales; el canal de acceso al puerto de Barranquilla es artificial, protegido por dos tajamares y un dique de contracción, el cual disminuye el ancho en Bocas de Ceniza a 540 metros; tiene una longitud de 22 km; sus profundidades que van de 30 a 50 pies y cuenta un ancho mínimo para maniobrar de 50 metros; además el canal de acceso, tiene las siguientes características principales, así:

1. Velocidad máxima promedio de la corriente en el canal: 2.3 m/s.
2. Variación máxima de la marea: 0,60 metros.
3. Caudal máximo en 50 años: 14.000 metros cúbicos/seg.
4. Caudal mínimo en 50 años: 2.000 metros cúbicos/seg.
5. Variación máxima de calado por efecto de cambio de agua salada a dulce: 1 pie.

4.2. DÁRSENA DE MANIOBRAS

4.2.1 Localización

Latitud 11° 2.19' N, y, Longitud 74° 49.4' O



4.2.2 Profundidad

Cuenta con una profundidad máxima de 30 pies, mínima de 27 pies, y, promedio de 28,5 pies.

4.2.3 Dimensiones:

LARGO	180 metros
ANCHO	100 metros
PROFUNDIDAD MÁXIMA	30 pies
PROFUNDIDAD MÍNIMA	27 pies
PROFUNDIDAD PROMEDIO	28,5 pies

4.3 ÁREA DE ATRAQUE

4.3.1 Localización

Latitud 11° 2.19' N, y, Longitud 74° 49.4' O

4.3.2 Profundidad

MUELLE NO. 1	Máx. 9,14 metros
	Mín. 8,22 metros
MUELLE NO. 2	Máx. 7,31 metros
	Mín. 6,40 metros

4.3.3 Dimensiones

MUELLE NO. 1	Longitud: 180 metros
	Ancho: 100 metros
MUELLE NO. 2	Longitud: 180 metros
	Ancho: 100 metros

4.4 MUELLE

4.4.1 Tipo

Marginal

4.4.2 Dimensiones

MUELLE NO. 1	Longitud: 115 metros
	Ancho: 16 metros
	Profundidad: 7,62 metros
MUELLE NO. 1A	Longitud: 65 metros
	Ancho: 6 metros
	Profundidad: 3,96 metros
MUELLE NO. 2	Longitud: 30 metros
	Ancho: 15 metros
	Profundidad: 2,43 metros

4.4.3 Sistema constructivo

MUELLE NO. 1	Concreto reforzado
MUELLE NO. 1A	Hierro y madera
MUELLE NO. 2	Concreto reforzado

4.4.4 Cálculo de la resistencia

MUELLE NO. 1	Resistencia de la loza 4.000 psi
MUELLE NO. 1A	Resistencia de la loza 4.000 psi
MUELLE NO. 2	Resistencia de la loza 4.000 psi

4.4.5 Planos

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A., mantiene los Planos de sus áreas e instalaciones, debidamente depositados en la oficina de las instalaciones portuarias.

4.4.6 Elementos de amarre

MUELLE NO. 1

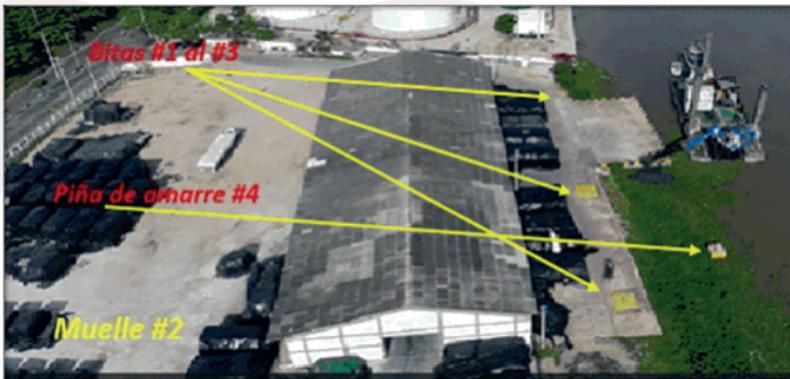
BITA	CAPACIDAD EN TNS., DE TENSIÓN
NO. 3	45,14
NO. 4	45,54
NO. 5	50,2
NO. 6	45,14
NO. 7	41,01
NO. 8	36,63
NO. 9	50,12
NO.10	Piña de amarre, para Muelles #1; (posiciones A y B) (45 Tns)
NO. 11	40,77
NO. 12	30,1
NO. 13	43,22

MUELLE NO. 2

BITA	CAPACIDAD EN TNS., DE TENSIÓN
NO. 3	23
NO. 4	23
NO. 5	23
NO. 6	Piña de amarre, para Muelles #2; (25 Tns)



Muelle Terminal Marítimo SPMCV; Vista general distribución bitas y piña de amarre, en muelle #1.



Muelle Terminal Marítimo SPMCV; Vista general distribución bitas y piña de amarre, en muelle #2.

4.4.7 Elementos de defensa

Se trata de defensas de muelle (12), tipo trapezoidal, con refuerzos metálicos en las bases de anclaje; su cara frontal es de polietileno de alta densidad; tipo DA-S400H (M2-5) x 2000 mm de longitud; marca Bridgestone y Darnellp.

4.4.8 Otras capacidades

Además, se cuenta en el muelle #1, con los siguientes recursos, así:

SISTEMA PARA EL MANEJO DE CARGA	
TIPO DE SISTEMA	CANTIDAD
CUCHARAS PARA EL MANEJO DE MARGA A GRANEL	Cuatro
TOLVAS	Cuatro
BANDAS TRANSPORTADORAS PORTÁTILES	Cuatro
BANDAS TRANSPORTADORAS FIJAS	Ocho

ÁREA DE ALMACENAMIENTO	
SITIO	MEDIDA Y CAPACIDAD
BODEGA	3.600 m ² con capacidad para 8.300 TM de productos empacados
PATIO	7.500 m ² , con capacidad para 5.000 TM de productos empacados

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. tiene dispuesta en cada uno de sus muelles, áreas especialmente delimitadas para el acopio de residuos y basuras; también cuenta con tambores para recolección de los mismos, debidamente identificados y distribuidos estratégicamente en las instalaciones.

4.5 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

a. El servicio de faros en los litorales, el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos, y la cartografía náutica en la que se detallan profundidades, zonas y áreas de fondeo, peligros, zonas de navegación, entre otras aplicables, estas ayudas a la navegación en el canal público de acceso a las instalaciones de SPMCV, está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima (DIMAR).

b. La SPMCV previa autorización de la Dirección General Marítima (DIMAR) podrá instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra de acuerdo a sus necesidades.

4.6 PELIGROS A LA NAVEGACIÓN, REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS Y OBSTÁCULOS

a. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales, o naufragios, según corresponda; el retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto, en el momento del accidente.

b. **SPMCV** y los operadores portuarios de la misma, informarán a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Dirección General Marítima, y al Ministerio del Medio Ambiente, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso, muelle o terminal que se opera, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación; conjuntamente con dichas entidades se coordinarán los correctivos del caso.

c. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen la obligación de: informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transporte

y a la Dirección General Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.

d. Remover, señalar, o retirar el peligro o naufragio no es función de ninguna autoridad; si este ocurre, en el área de maniobra o adyacente al terminal, estas actividades deben ser realizadas por el autorizado de la concesión sin perjuicio de las acciones legales que deba tomar el terminal contra el armador y de las sanciones a las que hubiera lugar.

e. Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima, podrán ordenar el retiro a costa de aquel, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

f. Cuando se ejecuten con la debida autorización de COORMAGDALENA, obras que modifiquen las instalaciones portuarias, su configuración, profundidad, capacidad y características, se actualizarán los datos que aparecen en el registro de la Superintendencia de Puertos y Transporte y se enviará a dicha entidad, así como a la Dirección General Marítima, un plano actualizado.

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

4.7 ÁREAS DE FONDEO

4.7.1 Localización

Son las establecidas por la autoridad marítima.

4.7.2 Profundidad

Su profundidad se corresponde con las áreas que sean asignadas por la autoridad marítima; las zonas de fondeo y cuarentena para naves y artefactos navales usuarios de las instalaciones portuarias de **SPMCV**, son las que en cualquier momento llegue a establecer DIMAR mediante actos administrativos y/o avisos a los navegantes. Actualmente corresponden a las definidas por la autoridad marítima para todas las instalaciones portuarias sobre el río.

4.7.3 Dimensiones

Las dimensiones de las zonas de fondeo se corresponderán con las zonas designadas por la autoridad marítima; corresponde a los capitanes de las naves tomar la decisión final sobre el lugar exacto de anclaje seguro, en zonas de fondeo o cuarentena, y es su responsabilidad establecer las guardias necesarias que aseguren el correcto fondeo de la Nave.

4.8 UKC Y CALADO OPERACIONAL

DIMAR a través de la Capitanía de Puerto de Barranquilla establece e informa oficialmente el calado operacional y el margen de seguridad, así como las restricciones y condiciones de maniobra en las diferentes áreas del río Magdalena de acuerdo al Decreto #2324 de 1984.

4.9 CALADO OPERACIONAL

El calado operacional debe tener un margen de seguridad mínimo de 0.3 metros (1,00 pie) respecto a la profundidad real existente en el área. La profundidad del área de maniobra corresponde actualmente, en promedio, a 28 pies, alrededor del muelle.

4.10 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S. A. realiza sondeos periódicos de sus áreas de maniobras y atraque a fin de determinar con la debida antelación las necesidades de dragado; estos sondeos son plasmados en un Plano Batimétrico, del cual se envía copia a la Compañía de Pilotos para efectos de actualización permanente, y a la autoridad marítima; bimensualmente se efectúan citados sondeos.

4.11 INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

a. Se cuenta con un procedimiento de retiro y disposición final de desechos de motonaves.

b. El ingreso de operadores portuarios y los vehículos requeridos para la operación de disposición de desechos es autorizado según lo establecido en el Manual de Control de Acceso a las Instalaciones de Monómeros y sus Filiales.

c. La notificación de requerimiento de retiro de desechos de la motonave debe ser realizada únicamente por la agencia marítima a través de correo electrónico a la Sociedad Portuaria de Monómeros.

d. En cada operación de retiro de desechos la Sociedad Portuaria de Monómeros debe diligenciar el formato de Suministro de Servicios Portuarios. Así mismo, el operador portuario debe diligenciar hacer entrega del certificado de retiro de residuos a la Sociedad Portuaria.

e. Todo operador portuario que requiera realizar operaciones en la instalación portuaria de Monómeros debe ser creado y registrado como cliente y enviar los documentos exigidos para tal fin.

f. La operación o retiro de desechos de la motonave de ser realizada en presencia de un perito de contaminación asignado por la DIMAR.

4.12 ACCESO VEHICULAR

SPMCV cuenta con una vía de acceso terrestre, ubicado en la Vía 40; cuenta con el control y vigilancia de ingreso de personas, vehículos y demás elementos que pasen por la portería principal, cumpliendo con los procedimientos designados para ello y se reserva el derecho de ingreso a las instalaciones.

CAPÍTULO QUINTO

SERVICIOS QUE PRESTA LA SPMCV

HORARIO DE ATENCIÓN AL PÚBLICO

Los servicios operativos marítimos como terrestres se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año, con las salvedades expuestas en el presente Reglamento.

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. determinará los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios.

La permanencia en las instalaciones deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley. Ninguna persona puede permanecer en el terminal cumpliendo funciones de trabajo más de 12 horas.

Los operadores portuarios y demás usuarios serán responsables de que el personal a su cargo salga de las instalaciones tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

HORARIO DE TRABAJO

Los servicios marítimos se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año. Los servicios terrestres se prestarán desde las 07:00 horas hasta las 18:00 horas de lunes a sábado. Si se requiere servicio adicional en días hábiles el usuario deberá presentar solicitud para su aprobación, debidamente justificada, con seis (6) horas de anticipación al supervisor de operaciones, en el caso de requerir horarios adicionales para los días festivos estos deberán ser solicitados el día hábil inmediatamente anterior durante el horario estipulado.

Se podrá modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas del terminal y dándolos a conocer oportunamente a las autoridades correspondientes y a la comunidad de usuarios. Lo anterior, independientemente de las tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de estos servicios.

La SPMCV, determinará los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos del terminal, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios.

CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Los servicios serán prestados directamente por SPMCV y/o a través de operadores portuarios debidamente inscritos y registrados ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y ante la SPMCV. Para el efecto se tendrán en cuenta el cumplimiento de las normas establecidas por las autoridades portuarias, marítimas, aduaneras, ambientales, entre otras, así como los acuerdos comerciales pactados entre las partes.

Sin perjuicio de la naturaleza de la SPMCV como puerto de servicio privado, solo tendrán acceso a prestar servicios básicos los operadores portuarios del servicio portuario, que tengan plena capacidad de obrar y

no estén incurso en causa de incompatibilidad y acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Solvencia económica, capacidad técnica e idoneidad profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio, condición que se demuestra mediante el cumplimiento de lo contemplado
- en los artículos correspondientes del presente Reglamento.
- Encontrarse a paz y salvo por concepto del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- Cumplimiento de las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en la ley y demás normativa aplicable.

Las condiciones de acceso a la prestación de los servicios que se fijan en el presente Reglamento garantizan los siguientes objetivos:

- La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.
- El desarrollo de la planificación portuaria.
- El comportamiento competitivo de los operadores portuarios del servicio.
- La protección de las personas, medio ambiente e instalaciones.
- La protección de los intereses de la autoridad portuaria y de la seguridad pública.

DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO Y PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTOS

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos definirá los requisitos para el registro de los diferentes usuarios de sus instalaciones y solicitará los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias dentro del marco de las políticas de seguridad de Monómeros Colombo Venezolanos.

En cumplimiento a la Circular externa 100-000005 de 2014 de SuperSociedades por medio de la cual es obligatorio realizar procesos de debida diligencia y conocimiento de clientes y contrapartes la SPMCV podrá abstenerse de prestar los servicios a los clientes, operadores portuarios, agencias marítimas, agencias de aduana, agentes de carga, transportes y/o usuarios en general que no cumplan con la presentación oportuna de la documentación necesaria para realizar el respectivo análisis y verificación en el sistema de control de lavado de activos/financiación del terrorismo Protocolo SARLAFT.

Toda persona natural o jurídica que requiera realizar operaciones en representación de terceros en las instalaciones La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. deberá cumplir con todas los requisitos establecidos en el presente Reglamento para los operadores portuarios y presentar solicitud escrita por parte del agente naviero si es operador marítimo.

Para los ingresos de personal a la instalación portuaria previa a su entrada debe cumplir con los requerimientos establecidos en el instructivo de control de acceso vigente.

5.1 SERVICIOS GENERALES

Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado

Se encuentran manifestados en los puntos 3.1 y 3.2 del presente Reglamento.

Servicios básicos

Los servicios básicos ofrecidos por la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos son los siguientes:

5.2 SERVICIOS A LAS NAVES

- Muellaje.
- Cargue – Descargue.
- Transbordo.
- Trasiego, cargue y recibo de combustible para naves y aguas de sentinas.

5.2.1 Características del buque tipo o de diseño (acuerdo al establecido en el otrosí #2, del contrato de concesión portuario, n°. 27 Del 2004)

- 5.2.1.1 Tipo de nave: carga general.
- 5.2.1.2 Eslora máxima (Lm): hasta 183 metros.
- 5.2.1.3 Manga máximo: hasta 30 metros.
- 5.2.1.4 Puntal máximo: hasta 13,60 metros.
- 5.2.1.5 Calado máximo: hasta 9 metros.
- 5.2.1.6 Peso muerto: hasta 29.639 Tns.
- 5.2.1.6 Desplazamiento: hasta 41.439 Tns.

5.2.2 Servicio de practicaje o pilotaje

La asesoría del piloto práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del piloto práctico a bordo como asesor del capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del piloto práctico.

Responsabilidad por la navegación

El uso de piloto no exime al capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.

Obligación para usar piloto práctico

a. Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB) superior a las 200 toneladas está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada

y salida del puerto de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto.

b. Conforme con lo ordenado en la Ley 658 de 2001, reglamentada por el Decreto 1466 de 2004, la actividad marítima y fluvial de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) T.R.B. se exceptúan las naves de bandera nacional, cuando el capitán del buque tenga permiso especial para entrada y salida de puerto, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad marítima.

El entrenamiento y la expedición de licencias de los pilotos prácticos.

El entrenamiento y la expedición de la licencia que reconoce la idoneidad del piloto práctico son competencia de la Dirección General Marítima de acuerdo al Reglamento de Servicio de Pilotos Prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia. Todo piloto que quiera prestar sus servicios en un muelle de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, debe tener licencia vigente.

Supervisión del servicio de pilotaje

a. La supervisión en cuanto al desempeño del servicio de pilotaje, la efectúa la Superintendencia de Puertos y Transportes, y la autoridad marítima, con base en los informes rendidos por las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorización.

b. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, informará oportunamente a la capitanía de puerto, cualquier falla o infracción a su Reglamento cometida por el personal de pilotos.

Cooperación de las autoridades

La Superintendencia de Puertos y Transportes en coordinación con la Dirección General Marítima velará por la adecuada prestación del servicio y la existencia del número suficiente de pilotos calificados en cada puerto para atender sus necesidades.

Obligaciones de los muelles privados o beneficiarios de autorización

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos garantizará, por intermedio de los agentes navieros, el servicio de pilotaje a todas las naves que arriben a sus puertos.

Obligación para dar entrenamiento

a. El entrenamiento de los pilotos prácticos se desarrollará de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima.

b. El operador portuario que obstruya o realice acciones tendientes a evitar el cumplimiento del Reglamento del Servicio de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima, será objeto de sanción por parte de la Superintendencia de Puertos y Transportes y en caso de renuencia se podrá solicitar ante la Dirección General Marítima la cancelación de la respectiva licencia.

Reglamentación de garantías e indemnizaciones

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos exigirá a la agencia nominada para cada buque, que las empresas de pilotaje hayan constituido las garantías y pólizas de cumplimiento e indemnización para garantizar la prestación eficiente y segura del servicio y la indemnización a terceros, por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto.

Solicitud de piloto práctico

El agente marítimo nominado para cada buque solicitare el servicio. El lugar donde el piloto debe abordar la nave o desembarcar de la misma, la recalada y el zarpe será la que determine la autoridad marítima. Esta información será incluida en los Derroteros y Avisos a los Navegantes que publique dicha entidad.

Prioridad para la prestación del servicio

Los buques que arriben a los muelles de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos serán atendidos en su orden de Llegada o como se presenten las necesidades en planta.

Definición de responsabilidades

Sin perjuicio de lo establecido en el presente Reglamento, la responsabilidad por los perjuicios derivados de la prestación del servicio de pilotaje se registrá por lo establecido en el contrato celebrado entre el Operador Portuario autorizado para prestar este servicio y el usuario respectivo, en la Ley 658 de 2001, Código de Comercio Colombiano y demás normas aplicables.

Limitaciones servicio de piloto

En los casos que exista limitación para los servicios de pilotaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el agente marítimo y la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos determinar la hora de prestación del servicio en coordinación con el criterio técnico del operador portuario que prestare el servicio de pilotaje.

5.2.3 Servicio de remolcador

5.2.3.1 Número de remolcadores

Dos

5.2.3.2 Procedimientos

Vigilancia y supervisión

El servicio de uso de remolcador será contratado por el agente marítimo o por Monómeros Colombo Venezolanos S.A., según el caso cuando se requiera, con operadores portuarios debidamente autorizados por la Superintendencia de Puertos y Transportes y debidamente inspeccionados y clasificados para operar por la DIMAR.

Obligaciones para el uso del remolcador

Toda nave con tonelaje de registro bruto superior a dos mil (2.000) está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el Capitán y/o el piloto práctico lo consideren necesario.

Obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización

Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, tomará todas las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que utilizan sus instalaciones.

Uso de remolcador por requerimiento de la autoridad.

Tanto la autoridad marítima como la autoridad portuaria, pueden requerir a una nave, dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario, para la navegación segura de la misma.

Asistencia y ayuda en casos de emergencia

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

Requisitos para prestar servicio en los puertos

Los remolcadores que presten servicios en los muelles de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, deben estar debidamente clasificados por la autoridad marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación autorizadas por esta, y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de Navegación expedida por DIMAR. Así mismo, de no contar a bordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

Definición de responsabilidades

- a. Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes.
- b. Los remolcadores dentro del puerto y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes y respetar las reglas de camino.
- c. Todo remolcador que preste servicio en la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, debe estar debidamente amparado para responder por los daños que se causen al medio ambiente.

d. El armador, el capitán y el agente marítimo del remolcador son responsables por los daños que este cause por su culpa o negligencia o por mal funcionamiento del remolcador. El servicio de uso de remolcador y del piloto práctico serán contratados por el agente marítimo, con operadores portuarios debidamente autorizados por la Superintendencia de Puertos y Transporte y con certificados vigentes expedidos por DIMAR.

5.2.4 Servicio de amarre y desamarre de buques

Las naves deberán 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 la SPMCV. El capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras, en los diferentes estados de carga y marea.

Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, incluyendo remolcadores, planchones o gabarras, el amarre o desamarre en muelle deberá ser efectuado por un operador portuario autorizado y registrado, el cual será contratado por el armador o su representante para tal fin, con el objeto de garantizar la seguridad en las operaciones.

La maniobra de amarre o desamarre, deberá ceñirse a lo establecido en las normas marítimas aplicables a la materia, así como a los usos y costumbres que le sean aplicables. Asegurar que el personal de amarradores sea el idóneo para ejecutar la maniobra y cumpla las directrices emitidas por la autoridad marítima nacional en este sentido, incluyendo la posesión de una licencia de explotación comercial vigente.

5.2.5 Servicio de muellaje

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos ofrece a las naves el servicio de muellaje en sus instalaciones descrita en el 3.2.

de este Reglamento; el valor del servicio está incluido en el tarifario aprobado por la superintendencia de Puertos y Transporte.

5.2.6 Reparaciones menores

a. Está prohibido efectuar en el puerto trabajos de rasqueteo y pintura en el casco de las embarcaciones atracadas ya sean buques o artefactos navales; sobre las cubiertas se pueden efectuar siempre y cuando no originen daños ambientales y no se generen arcos, chipas o picos de temperaturas por equipos o trabajos manuales, de acuerdo con las normas vigentes.

b. Se autorizan otros trabajos, siempre y cuando sean por un caso de emergencia y/o de necesidad, comprobados, que tengan relación con recuperar la navegabilidad.

c. Tratase de trabajos relacionados con reparaciones a la maquinaria y/o componentes electrónicos, al igual que trabajos en caliente.

d. Para cualquiera de ellos la embarcación deberá tramitar los permisos correspondientes de la autoridad marítima y del muelle de la SPMCV.

e. En ningún caso, los trabajos a realizar a bordo podrán comprometer la seguridad de las instalaciones de la SPMCV.

5.2.7 Recibo y suministro de lastre

a. Teniendo en cuenta que las aguas de lastre se utilizan para estabilizar la embarcación, la SPMCV exigirá a las embarcaciones que atraquen en sus instalaciones, el cumplimiento del **“convenio internacional para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques”**, BWMT.

b. SPMCV exigirá a los barcos que allí atraquen, la gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajustados a la Norma Internacional.

c. SPMCV verificará que los barcos allí atracados, lleven el libro registro del agua de lastre y un certificado internacional de gestión del agua de lastre.

5.2.8 Suministro de combustible

Todas las operaciones de suministro de combustible y/o recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de las naves son autorizadas (previo los trámites de solicitud y demostración del lleno de los requisitos), por la capitanía de puerto de Barranquilla.

5.2.8.1 Tipos de combustible

Los utilizados por las embarcaciones, para su propulsión y generación de potencia.

5.2.8.2 Proceso de suministro

La solicitud debe de venir de la agencia marítima informándonos el requerimiento de la nave y nombrando el operador portuario que va a realizar el suministro.

En SPMCV se verifica:

- a. Que el proveedor nominado, se encuentre debidamente inscrito
- b. y autorizado como operador portuario, en suministro de combustible.
- c. Que se encuentre como proveedor registrado en SPMCV, previo cumplimiento de los requisitos de seguridad y administrativos.
- d. Ninguna operación se realizará, sin contar con la presencia de un perito designado por la capitanía de puerto, quien debe permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación.

5.2.8.3 Proceso de solicitud del servicio

- a. Al ingreso a nuestras instalaciones y durante el desarrollo de la operación, se constata que estén dispuestos y funcionando los elementos básicos, tales como:

- Kit para control de derrames accidentales.
 - Mangueras certificadas.
 - Señalización.
 - Extintores adecuados.
- b. La SPMCV no autorizará el servicio, cuando el operador portuario, nominado por el agente marítimo, no cumpla con los requisitos establecidos en este Reglamento.
 - c. Tampoco se autorizará el servicio, cuando por razones de espacio en el área de maniobras, la prestación del servicio, como tal, constituya un alto riesgo.
 - d. Así mismo, tampoco se autorizará el servicio, cuando el prestador no cuente con el equipo de control de emergencias.

5.2.9 Recepción de desechos líquidos y vertimientos

a. Estos servicios deben ser prestados por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la SPMCV, los cuales deberán cumplir con la normativa expedida por la autoridad competente para tales efectos, bajo la observancia de los reglamentos y políticas de la SPMCV.

b. Para todos los casos el agente marítimo deberá solicitar a la capitania de puerto de Barranquilla, la autorización respectiva, en atención a que algunas de las actividades que generan estos residuos tales como mantenimiento en la cubierta y/o recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, son consideradas actividades marítimas, y por ende, están controladas por la DIMAR.

5.2.10 Recepción de desechos sólidos

En la SPMCV no se presta este servicio, salvo que se trate de una emergencia, para lo cual deberá contemplarse lo contenido en el ítem 5.2.8.2, 5.2.8.3 y 5.9 del presente Reglamento.

5.2.11 Servicios públicos

La SPMCV presta los siguientes servicios públicos:

5.2.12 Suministro de agua dulce

Es prestado por la empresa municipal de Barranquilla. Para las naves que requieren servicio de agua esta es suministrada por SPMCV, tomada de las tuberías de servicio de la empresa municipal de Barranquilla. El suministro también podrá ser contratado a proveedores externo autorizados quienes a través de carrotaques o barcazas lo podrán ingresar al terminal, previa autorización de la SPMCV.

5.2.13 Electricidad

Los servicios públicos de energía, son prestados por la empresa pública que ofrece los servicios en el municipio de Barranquilla. La SPMCV cuenta con tomas para suministro de energía eléctrica con una frecuencia de 440 voltios AC.

5.2.14 Servicios a la carga

Manipulación y transporte de mercancías:

La SPMCV clasifica la manipulación de la carga en fases operativas, las cuales son ejecutadas bien sea directamente o por empresas debidamente avaladas por la autoridad competente y por la instalación portuaria, estas son:

- **Primera Fase:** Cargue o descargue.
- **Segunda Fase:** Transferencia o porteo de la carga.
- **Tercera fase:** Almacenamiento.

Descargue: Comprende el movimiento de carga en la bodega de la nave hasta la ubicación de la carga en el punto muerto de pluma, tolva o grúa, elevación y salida de bodega de la nave, traslado sobre

cubierta, bajada al muelle o tolva, o sobre unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial. La carga queda libre de aparejo.

Cargue: Comprende el movimiento de la carga desde el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial, aparejamiento, izaje, traslado sobre cubierta, se baja al lugar de reposo dentro de la nave, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del capitán.

Almacenaje: Es el servicio de proveer espacio cubierto o descubierta para depositar transitoriamente cargamentos dentro del terminal.

La carga podrá permanecer almacenada en las áreas asignadas en el terminal acuerdo a lo estipulado en este Reglamento y a las disposiciones vigentes de la DIAN y por las normas que regulan el contrato de depósitos (Artículo 1170 y siguientes del código de comercio).

La SPMCV desconoce el contenido, peso, embalaje, cantidad y las condiciones de la carga dentro los contenedores, atados, pallets, cajas, bultos. La información que posee es la suministrada por los propietarios de la carga o agentes marítimos o agentes de aduana quienes son los directamente responsables en caso de cualquier discrepancia, daño, etc.

La carga puede ser almacenada en silos, bodegas o patios. El servicio inicia cuando el terminal recibe a satisfacción la carga en sus instalaciones y termina cuando se entrega al operador portuario o a la compañía operadora transporte (marítimo-terrestre) para ser retirado del terminal.

Transbordo: Comienza cuando la carga a bordo de una nave es descargada llevada a patio o bodega para luego ser nuevamente embarcada en otra nave o la misma en diferente recalada.

Otros servicios: Son todos los servicios distintos a los servicios básicos, los cuales La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. puede prestar directamente o a través de terceros.

Para todos los efectos legales, reglamentarios y comerciales, la solicitud de servicios, que regula el presente Reglamento, por parte del usuario constituye una declaración del conocimiento de su contenido, un compromiso de su cumplimiento, pago de los mismos y así como el reconocimiento de los daños y perjuicios que ocasione.

Seguridad para el manejo de carga, averías, accidentes en infraestructura y equipos portuarios

Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores portuarios, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos, usuarios y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A., serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, o embarcaciones 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, obstáculos o que no se entregue por parte del buque. Los operadores portuarios deben mantener en todo momento pólizas vigentes, con cobertura y montos en las pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros, a la carga y a las instalaciones portuarias que se establezcan con la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.

Cuando se produzcan averías durante la operación, se levantará de inmediato un acta, donde se detallará lo ocurrido y será firmada por las partes involucradas en hecho.

Esta acta será la base para la investigación del accidente por parte de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.

Los usuarios y operadores portuarios que causen daño a los equipos o instalaciones de propiedad de Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. previo peritazgo que determine la responsabilidad,

deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario se procederá a hacer efectiva las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos.

Los valores asegurados de las pólizas de responsabilidad civil por daños a terceros para los operadores portuarios se establecen de acuerdo al tipo de operación que estén desarrollando.

- a. Operadores de primera fase: USD 500.000
- b. Operadores de segunda fase: USD 200.000
- c. Operadores otros servicios: USD 100.000
- d. Operadores pilotos prácticos: USD 500.000

Documentación para el ingreso y la prestación de servicios

Toda persona natural o jurídica que requiera realizar operaciones en representación de terceros en las instalaciones la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento para los operadores portuarios y presentar solicitud escrita por parte del agente naviero si es operador marítimo.

Para los ingresos de personal a la instalación portuaria previa a su entrada debe cumplir con los requerimientos establecidos en el instructivo de control de acceso vigente.

5.3. SERVICIOS A LOS PASAJEROS

La SPMCV no atiende pasajeros; los buques que atracan en sus muelles, son de carga.

Los siguientes servicios generales se encuentran dentro del Reglamento de Seguridad Industrial de la de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, del que se sirve la SPMCV.

- Control de entrada y salida de personas y vehículos.
- Las condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.
- Las condiciones adecuadas de limpieza general de las instalaciones portuarias.
- Las zonas de tránsito de vehículos y peatones las cuales deberán contar con la demarcación adecuada.

LOS SIGUIENTES SERVICIOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 19 DE LA RESOLUCIÓN 850 DE 2017, NO SON PRESTADOS DE MANERA DIRECTA POR LA SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS:

Servicios generales

- Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas.

Servicio a la nave

- Apertura de escotilla.
- Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.
- Aprovisionamiento y usería.
- Servicios de lancha.
- Fumigaciones.
- Alquiler de equipos y aparejos.

Servicios a la carga

- Usería / Estiba / Desestiba.
- Clasificación y toma de muestras.
- Reconocimiento o inspección de mercancías.
- Trimado / Trincado / Tarja.
- Manejo y reubicación.
- Servicio a los contenedores.
- Embalaje y reembalaje.
- Pesaje / Cubicaje.

- Marcación y rotulación.
- Consolidación o desconsolidación de mercancías.
- Cadenas de frío.

LOS SIGUIENTES SERVICIOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 19 DE LA RESOLUCIÓN 850 DE 2017, NO APLICAN A LA SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS:

Servicios a los pasajeros

- Embarque y desembarque de pasajeros.
- Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

CAPÍTULO SEXTO

PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

La SPMCV cuenta en su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación con protocolos ajustados a las normas nacionales e internacionales relacionados con la seguridad de las naves, uso de instalaciones, muelles, y manipulación de carga de acuerdo a convenios internacionales, recomendaciones adoptadas por las autoridades colombianas. **SPMCV** dispone de Instructivos de Seguridad Industrial aplicables a las operaciones dentro de sus instalaciones, reglamento el cual se anexa y hace parte integral de este Reglamento.

Se dispone un Plan de Contingencia para atender emergencias por derrames de hidrocarburos, el cual ha sido presentado a las autoridades ambientales y a la Dirección General Marítima y se encuentra a disposición tanto de autoridades como usuarios en dichas entidades y en las oficinas administrativas de la SPMCV localizadas en Barranquilla.

Se dispone el Plan de Manejo Ambiental para las operaciones portuarias, debidamente establecido por la autoridad ambiental.

6.1 PROTOCOLO DE MANIOBRAS

6.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

a. La maniobra de ingreso del buque a las instalaciones marítimas de la SPMCV inicia con el embarque del piloto práctico, acuerdo a los puntos para ello, determinados por la capitanía de puerto de Barranquilla.

b. El piloto mantendrá comunicación por VHF marino, canal 11, solicitando autorización para su ingreso a las instalaciones de la SPMCV.

c. Por efectos de seguridad en la navegación, se recomienda, en lo posible, que la que la maniobra se realice a la luz del día.

d. Durante la maniobra el piloto práctico deberá contar con el apoyo de dos remolcadores.

e. El piloto con su idoneidad profesional, fijará los rumbos que considere necesarios, acuerdo a las circunstancias para cada momento, en cuanto a corrientes, velocidades y direcciones meteomarinas.

f. Se recomienda que la velocidad de la embarcación no sea mayor a 6 nudos y/o aquella en que la seguridad de la misma embarcación y de los remolcadores no se vea comprometida.

g. En la maniobra de aproximación al muelle, se deberá navegar a baja velocidad, no superior a 4 nudos, con remolcadores asegurados al buque

h. Cuando la embarcación se encuentre enfrentada al muelle, en el área de maniobra, el piloto práctico, bajo su criterio e idoneidad, iniciará

el desarrollo de la maniobra de atraque, acuerdo a las circunstancias meteorológicas del momento.

i. En todos los casos, esta maniobra es a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante la aproximación e ingreso al canal navegable, teniendo en cuenta que las compañías de pilotaje y sus pilotos son profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente en este caso (DIMAR).

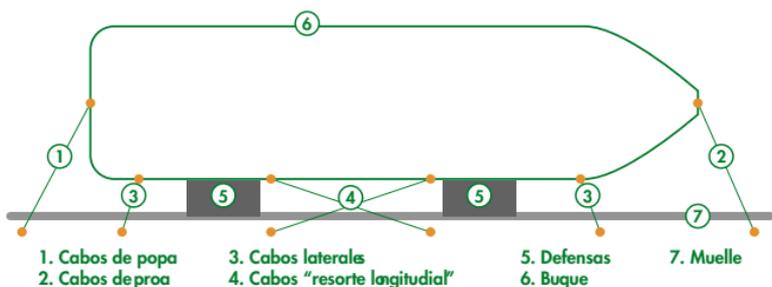
j. Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto o en sus inmediaciones.

k. SPMCV mantendrá el monitoreo continuo y permanente de todas las naves que se dirijan a ella, con el fin de coordinar la operación portuaria.

6.1.2 Maniobra de atraque

a. Una vez al costado, paralela al muelle, la embarcación, el piloto práctico y el capitán, con la ayuda de los remolcadores, se acercarán hasta tocar las defensas del mismo muelle.

b. Momentos antes, lanzarán desde el buque los heavy líneas de proa y popa para pasar a tierra, los Cabos Springs, con el fin de posicionar el buque adecuadamente y luego los pasarán los cabos traveses de proa y popa; por último, los cabos largos de proa y popa.



c. Una vez atracado, para efectos de afirmar los cabos de amarre, debe haber coordinación entre el capitán del barco y los supervisores de muelle.

d. Serán las condiciones meteomarinas, las que permitan al piloto y capitán del barco, establecer una secuencia adecuada de aseguramiento y disposición de las líneas.

e. En general, las naves serán atracadas por su capitán y tripulación con la asesoría del piloto práctico, en el sitio que indique SPMCV.

f. Las solicitudes para atraque deben ser presentadas oportunamente a la **SPMCV**; el capitán de cada embarcación debe verificar que su nave está debidamente asegurada.

6.1.3 maniobra de zarpe

a. Una vez el barco haya reportado su estado de alistamiento para el zarpe, el piloto práctico ordenará el amarre de los dos remolcadores, uno en proa y otro en babor.

b. La secuencia de desamarre la definen el capitán de embarcación y el piloto práctico, ello dependiendo de su criterio y de las condiciones meteomarinas.

c. Desde el muelle serán soltados los cabos y líneas de amarre.

d. En condiciones normales, se largan primero los cabos largos, posteriormente los traveses y por último los springs.

e. Con el apoyo de los remolcadores, una vez libres los cabos, halando, se separa el barco del muelle, paralelamente, hasta por lo menos una manga de separación antes de comenzar a utilizar las máquinas principales.

f. El remolcador de proa, halará con más fuerza, para orientar la proa del barco, hacia la salida.

g. Cuando el barco esté completamente separado del muelle, el piloto práctico ordenará soltar los remolcadores para efectos de iniciar la navegación de salida, acompañado por los dos remolcadores, hasta que salga del canal de navegación y tome la boya de mar.

h. La autoridad portuaria y/o marítima pueden disponer el desatraque de una nave por razones de seguridad u operación deficiente.

i. Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, esta debe ser trasladada en forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida por la autoridad marítima.

j. Una vez finalizadas las labores de descargue, la embarcación tiene dos (2) horas para zarpar o fondear. El supervisor de operaciones del puerto informara vía radio al capitán de la nave la hora exacta de finalización de la operación de descargue para efectos del inicio del cómputo de ltas dos horas mencionadas. Lo anterior sin perjuicio de autorización del puerto para que permanezca mayor tiempo atracada, previa solicitud del armador, capitán y/o agente marítimo solicitada, con mínimo 12 horas de antelación a la finalización de las operaciones; si la embarcación no zarpa en el plazo fijado, será responsable por los perjuicios ocasionados al puerto y/o a otra nave programada para atracar en el puerto.

6.1.4 Maniobra de reviro

a. Bajo criterio y decisión tanto del Capitán del Barco y del piloto práctico, en caso de ser necesaria una maniobra de reviro, debe separarse por completo el barco desde el muelle de la SPMCV, al menos con dos mangas, apoyado con su maquinaria principal y con los dos remolcadores; con el uso de la máquina principal del buque y el apoyo de al menos dos (2) remolcadores asegurados a él, el buque se desplaza hacia atrás una vez que ha obtenido una distancia aproximada de por lo menos 2 mangas.

b. En ese instante, bajo la asesoría y mando tanto del piloto como del capitán, el barco debe comenzar a virar hacia el costado acordado, buscando orientar su proa hacia el canal de salida.

c. Para ello, el piloto práctico se apoyará con los dos remolcadores.

6.1.5 Maniobra de fondeo

a. Las maniobras de fondeo son únicamente autorizadas para la capitanía de puerto de Barranquilla.

b. Ante la necesidad de fondear, se debe pedir permiso a la autoridad marítima mediante la agencia marítima.

c. Es la misma capitanía de puerto la que asigna las áreas de fondeo.

d. A ella el barco deberá llegar con una velocidad no mayor a 3 nudos, verificando que en el espacio de fondeo exista área libre para bornear con seguridad respecto a otros barcos y/o obstáculos cercanos.

e. En cualquiera de los casos, las distancias a otras embarcaciones, durante el fondeo no deben ser inferiores a cuatro (4) cables alrededor del buque.

f. Los grilletes de cadena en el agua serán los que el capitán del barco determine, dependiendo de las condiciones meteomarineras presentes en el área.

6.2 PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN OPERACIONES EN LAS LÍNEAS DE AMARRE DEL MUELLE

- a. Tanto la SPMCV, como el capitán del barco, mantendrán un monitoreo permanente de la tensión de las líneas de amarre desde el muelle.
- b. Igualmente, desde el centro de monitoreo de cámaras se estará vigilando la tensión de las líneas de amarre en el muelle.
- c. Periódicamente y en especial 48 horas antes de estar anunciado el arribo al muelle de una embarcación, se efectuarán revistas detalladas de la condición de cada una de las bitas de amarre en el muelle.
- d. El capitán del barco en todo momento es el responsable de mantener sus líneas de amarre con la tensión adecuada.
- e. Los supervisores en muelle son responsables de la seguridad y tensión de las líneas de amarre, utilizarán en todo momento, los elementos de seguridad, necesarios, para efectos de cumplir adecuadamente, las funciones encargadas.
- f. Los operadores portuarios que prestan este servicio en la SPMCC, deberán seguir un protocolo asignado para tal caso, usando los elementos de protección personal obligatorios por las normas, comunicaciones y manual de funciones.
- g. Las naves atracarán en los muelles de modo que no causen daño y avería a los mismos, a las defensas, instalaciones o infraestructura del puerto, tomando para ello todas las medidas de seguridad en sus maniobras de conformidad a lo establecido por la SPMCV.
- h. Las naves atracadas en la SPMCV deberán utilizar las facilidades destinadas para el amarre, las cuales serán utilizadas por el buque de acuerdo a su eslora y a la disponibilidad de las mismas. Manteniendo en todo momento la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes - (RIPA).

i. Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico. Está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves. La responsabilidad sobre la forma y tipo de amarre corresponde al capitán de la nave.

j. En adición la SPMCV tendrá que:

- a. Garantizar la disponibilidad del sector del muelle donde el buque o la barcaza va a atracar con anterioridad a la maniobra.
- b. Verificar que el sector del muelle debe estar despejado para realizar la maniobra de atraque con seguridad.
- c. Informar la profundidad del muelle donde se va a atracar el buque con anterioridad.
- d. Mantener iluminado el sector del muelle durante las maniobras de atraque. La visibilidad debe ser óptima para evitar cualquier siniestro.
- e. Verificar que el personal que participa en la maniobra con los cabos de amarre debe estar en el sector del muelle con los medios de protección personal.
- f. Verificar que este coordinada la disponibilidad de remolcadores y servicio de practicaje con anterioridad a la maniobra.
- g. Mantener las defensas y las bitas de amarre en perfecto estado de conservación para recibir los buques.
- h. Coordinar a través de las agencias marítimas la visita de las autoridades marítimas, sanitarias y de emigración para obtener la libre práctica dando inicio de las operaciones de descargue o cargue, si es del caso.
- i. Verificar que en los muelles solo debe estar el personal autorizado para trabajar como operador portuario de amarre o como supervisor de la instalación portuaria.
- j. Verificar que los buques atracados en los muelles contiguos o paralelos al buque que atraque en el muelle u otros que atraquen posteriormente a esos muelles contiguos, estarán ubicadas tanto a su proa como a su popa a una distancia adecuada, segura y aceptada por el comando del buque y el piloto práctico que realiza la maniobra. En caso

de maniobras con barcazas abarloadas a buques marítimos, incrementar las medidas de seguridad con respecto a los cabos de amarre con la finalidad de evitar que se suelten y se produzca una colisión.

- k. Verificar que las defensas entre el buque marítimo y la barcaza sean las apropiadas, fabricadas y mantenidas de acuerdo con los estándares industriales e internacionales.
- l. Exigir siempre un remolcador de apoyo en las maniobras con barcazas de manera permanente mientras dure la maniobra.

6.3. PROTOCOLO DE ZARPE DE EMERGENCIA (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)

a. La SPMCV cuenta con un manual para control de emergencias, el cual en su contenido establece las indicaciones de seguridad que deben ser ejecutadas durante los procesos de operaciones por situaciones de emergencia que obliguen al zarpe de la embarcación.

b. En caso de una situación de emergencia que pudiera afectar la integridad de las personas, las instalaciones, y/o el barco atracado, se dará inicio a las siguientes actividades:

c. Notificar la emergencia al capitán del barco, agencia marítima y demás operadores portuarios, presentes en el área.

d. Notificar a la autoridad marítima y portuaria correspondientes, sobre el inicio de zarpe por emergencia.

e. Una vez el barco reporte encontrarse en condición de mar, para zarpe de emergencia, proceder a soltar los cabos de amarre correspondientes.

f. En lo posible, dentro de la emergencia, coordinar con la agencia marítima, la designación de remolcadores para atender el zarpe de emergencia.

g. Coordinar con la autoridad marítima, agencia marítima y demás que correspondan, sobre la asignación de un área de fondeo, mientras dura la emergencia en el terminal marítimo.

6.4 PROTOCOLO SOBRE CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL CANAL DE NAVEGACIÓN

La SPMCV mantiene continua comunicación con la estación control tráfico de DIMAR, la planeación y control de entrada y salida de naves es autorizada únicamente por el personal designado para estas maniobras por parte de la autoridad competente, en este caso DIMAR.

6.5 PROTOCOLO DE OPERACIONES EN FONDEO

a. Acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria n°. 027 del 2004, la SPMCV no está autorizada para realizar operaciones en fondeo.

b. Tal como lo expresado en el presente Reglamento, la maniobra de fondeo está a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante el movimiento a fondeo de una nave. Las compañías de pilotaje y sus pilotos son profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente en este caso (DIMAR).

6.6 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADAS

a. El terminal marítimo de la SPMCV como tal no maneja cargas contaminadas.

b. Si por alguna razón, un barco pudiera estar descargando y/o filtrando contaminantes, la SPMCV dará aviso a las autoridades correspondientes.

c. Seguidamente se contactará a los operadores portuarios debidamente autorizados para atender la manipulación de carga contaminada.

d. Acuerdo a normas MARPOL, se utilizará el acordonamiento del área de contaminación, y se utilizarán los dispositivos inmediatos de contención, como barreras de contención flotantes y receptáculos para acumulación, mientras llegan al área los entes autorizados.

6.7 PROTOCOLO PARA EL RESCATE DE CARGAS, MERCANCÍAS Y OBJETOS QUE CAIGAN AL AGUA

- a. El armador, su agente o el operador portuario, tienen la obligación de retirar o recuperar los objetos u obstáculos que caigan al agua durante el desarrollo de las operaciones de descargue, sin perjuicio alguno por contaminación del lecho del río.
- b. En caso de contaminación es mandatorio realizar toda acción que se encamine al control, descontaminación y regreso al estado normal existente antes de impacto generado.
- c. El terminal marítimo SPMCV, utilizará los servicios de botes capaces de recoger la carga que accidentalmente pueda caer al agua.
- d. Por tratarse de carga al granel, se dispondrá del uso de elementos tales como mallas de contención flotantes, bolsas estancas, achicadores, los cuales se emplearían en la recolección del producto derramado.
- e. Los supervisores en muelle mantendrán observación permanente para efectos de detectar la posible caída accidental de la carga al río.
- f. En caso de que suceda, se dará aviso inmediato a la agencia marítima y se obtendrán los servicios de los operadores portuarios autorizados para tal.
- g. Las operaciones de cargue y/o descargue se suspenderán inmediatamente.
- h. Inicialmente la carga deberá ser contenida para evitar su propagación indebida.

6.8. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. CÓDIGO IMDG.

Restricciones generales:

Dentro de las instalaciones de **SPMCV** se podrán manipular mercancías peligrosas, clasificadas según normas de la OMI.

Declaración de mercancías peligrosas:

La **SPMCV** tendrá en cuenta que:

Los productos peligrosos por manejar hayan sido declarados de conformidad con las normas vigentes establecidas, en particular el Reglamento técnico general de operación portuaria o normas adicionales que la adicionen, reemplacen o complementen.

Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

Mercancías que no cumplan normas de seguridad:

No se podrán traer a la **SPMCV**, ni desembarcar en o a través de sus muelles, mercancías en contradicción a las normas de seguridad. **SPMCV**, con el visto bueno de la Superintendencia de Puertos, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad del puerto, sus instalaciones y las naves, puede ordenar la destrucción de productos siempre y cuando estos se encuentren bajo su competencia y el correcto manejo certificado de disposición final.

La **SPMCV** junto con el operador portuario, si es del caso, deberán, a través del capitán de la embarcación, verificar los productos que se encuentran a bordo y en qué orden serán descargados dentro de un formato de plan de cargue y/o descargue. Esta información debe ser transmitida

a la tripulación de la embarcación y a la **SPMCV**, para los alistamientos respectivos.

La SPMCV y/o la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, quedan facultadas para ordenar la evacuación de sus áreas, ordenar el fondeo de sus naves o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgo para las instalaciones o para sí mismos.

Remoción de carga peligrosa

No se podrá descargar productos peligrosos sobre la plataforma del muelle, hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movilizar fuera del puerto o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos.

El agente marítimo debe garantizar el cumplimiento de las recomendaciones de la OMI, el código IDMG, las normas ambientales y de seguridad Industrial de la SPMCV.

El capitán de toda nave que tenga a bordo mercancía peligrosa, debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contraincendios, sean tomadas a bordo de la nave, mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue.

El capitán de toda nave mientras tenga mercancía peligrosa a bordo, o cuando haya estado descargando, 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 hidrocárburo o sus derivados.
- Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.
- Uso de equipos de comunicación no aprobados.

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.

La SPMCV, reglamentará la presencia de personal a bordo de las naves y en tierra, para asistir y apoyar las operaciones, cuando se esté realizando el manejo de mercancías peligrosas. A todo el personal involucrado en las operaciones de carga o descarga se le dará toda la información necesaria para el cumplimiento de sus labores.

Todo el personal involucrado en las operaciones deberá ser entrenado y estar al tanto de todos los procedimientos de operación y emergencias. En los únicos momentos en que el personal de tierra puede subir a la motonave es para medir las cargas o para coordinar con la tripulación las actividades del descargue.

Filtraciones por el casco de las naves

Cuando se presenten escapes de líquidos inflamables de una nave cargando o descargando en el puerto, el capitán debe informar de inmediato a la SPMCV, a la capitania del puerto y a la autoridad ambiental competente. El capitán de toda nave que presente escapes mientras está en puerto debe cumplir con prontitud y diligenciar todas las instrucciones que reciba de la autoridad portuaria.

La SPMCV, considera en su plan de contingencia las provisiones necesarias para contrarrestar los derrames que se produzcan por daños en las tuberías, implementos de descargue y conducción o por escapes en las motonaves atracadas en el puerto; además, dispone los recursos necesarios para controlar estos accidentes.

Inspectores de la Dirección General Marítima de la contaminación marina

La SPMCV, reportará previamente o por intermedio de los armadores o agentes de las embarcaciones, a la capitania del puerto el programa de operaciones de cargue o descargue en el puerto y solicitará la asignación

de peritos, para que asistan dichas operaciones, con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue y descargue de mercancías peligrosas.

El perito asignado por la capitanía del puerto permanecerá a bordo de la motonave desde una hora antes de iniciarse el descargue de mercancías peligrosas, hasta una hora después de terminado el descargue y de haberse retirado las mangueras y asegurado todos los sistemas de transferencia. El perito de contaminación diligenciará los formatos establecidos para el efecto por la autoridad marítima y permanecerá a bordo de la nave durante todo el periodo de cargue o descargue.

6.9. PROTOCOLO PARA FACILITAR LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL (RSI 2005)

- a. Se deberá dar aviso inmediato a la Oficina de la Sanidad Portuaria y a las autoridades marítimas, portuarias y distritales, al tener la sospecha de una enfermedad de salud pública de importancia internacional (ESP II).
- b. Igualmente el aviso se hará al oficial de protección de la instalación portuaria, y a las dependencias de los profesionales de calidad, salud ocupacional y seguridad.
- c. El aviso debe ser emitido por el armador de la embarcación, agente marítimo y/o terminal marítimo.
- d. El aviso debe contener al mínimo, el nombre del buque, tipo de embarcación, la procedencia, el día y la hora aproximada de arribo, número de tripulantes y número de personas con sospecha de ESP II, la sintomatología y especificación de las necesidades para la atención de los pacientes.

e. Se debe alistar y disponer de la logística para el recibo de las autoridades competentes y para la recepción de los pacientes, acuerdo al protocolo para la atención ESPIL.

f. SPMCV facilitará las acciones de inspección, vigilancia y control por parte de la autoridad sanitaria en el puerto, así como también facilitar las acciones de difusión que pueda realizar para controlar el riesgo.

g. SPMCV garantizará las condiciones higiénico-sanitarias que permitan un manejo y suministro adecuado de agua potable y gestión de residuos sólidos-líquidos.

6.10. PROTOCOLO PARA ATENDER EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

La SPMCV acuerdo con las exigencias legales y su sistema de gestión cuenta con un plan de emergencias, el cual hace parte del presente Reglamento y se actualiza anualmente o cuando las circunstancias operativas así lo exigen.

El plan de emergencia es divulgado y socializado con los diferentes usuarios de la instalación portuaria

Este plan tiene aplicación en el origen de los siguientes eventos que pueden ocurrir en SPMCV, así:

Eventos naturales: Avalanchas, maremotos, huracanes, inundaciones, terremotos.

Eventos tecnológicos: Escape de materiales peligrosos, incendios, explosiones, accidentes de transporte, accidentes radiológicos, derrames, colapso de edificaciones y equipos.

Eventos humanos, antrópicos: Terrorismo, huelgas, manifestaciones, paros, sabotaje.

En caso de emergencia, los usuarios acatarán todas las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Emergencias de la SPMCV.

La SPMCV está facultada para ordenar la evacuación de sus áreas, ordenar el fondeo de las naves, o la evacuación de los vehículos en el momento en que constituyan riesgo para la instalación portuaria o para sí mismos.

Incendio y derrames

Los sistemas de señalización de alarma para la SPMCV, están definidos según el Plan de Contingencia de la SPMCV, que hace parte de este Reglamento; una vez que se ha detectado un incendio, se deben suspender las operaciones y se debe activar la brigada contra incendio de la SPMCV operada por la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, lo cual se hace informando los números de emergencia de la planta y por radio VHF según lo establece el plan de contingencia.

- Señal de incendio

En cualquier situación, en caso de incendio, se debe reportar al operador de tierra y aplicar los procedimientos del plan de contingencia para emergencias marítimas.

- Prueba de las señales de incendio

La alarma de incendio del puerto se prueba periódicamente, cada tres meses. Todos los buques, artefactos navales e instalaciones que se encuentren cerca al puerto serán notificados con anticipación al día y hora de la respectiva prueba.

- Procedimiento en caso de incendio

En caso de iniciarse un incendio en las instalaciones portuarias de SPMCV, o a bordo de una embarcación que se encuentre descargando, deberá darse la alarma a través de los canales de radio VHF informando prioritariamente a la capitania del puerto, todo ello según se indica en el plan de contingencia.

- Responsabilidades en caso de incendio

En caso de incendio, el personal encargado del puerto dará las instrucciones para el desatraque de las naves o barcasas que se encuentren en el muelle, igualmente hará las coordinaciones necesarias para el apoyo de remolcadores si es necesario; en el caso de accidentes o emergencias originadas por el incumplimiento de las normas de seguridad industrial impartidas por el puerto, la SPMCV no se hace responsable por muerte ni por lesiones personales, pérdidas ni daños causados.

-Procedimiento en caso de incendio a bordo

El terminal portuario cuenta un apoyo directo de personal de la brigada de emergencias de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos y con una infraestructura de sistema de contraincendios para apoyar desde el muelle un conato de incendio.

La **Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos**, para la prevención de riesgos, aplica el Reglamento de Seguridad Industrial de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, que hace parte integral del presente Reglamento, el cual incluye los siguientes aspectos:

- a. Normas de Seguridad para el personal que ejecuta labores a bordo y en tierra.
- b. Prevención de incendios a bordo y en tierra.
- c. Procedimiento en caso de incendio.
- d. Procedimiento en caso de caída de hombre al agua.
- e. Manejo de gases y líquidos inflamables.
- f. Uso de los códigos de identificación.
- g. Manejo de ácidos.
- h. Limpieza a las instalaciones
- i. Prohibición de fumar.
- j. Señalización de vías de circulación tanto para peatones como para vehículos.
- k. Torniquetes sistematizados para control de personal.

- l. Requisa de vehículos.
- m. Sistemas de alarma.
- n. Prohibiciones específicas.
- o. Planes de contingencia.
- p. Procedimiento para la preservación del medio ambiente.
- q. Manual de operaciones.

6.11 PROTOCOLO PARA ATENDER DERRAMES DE HIDROCARBUROS

a. La SPMCV cuenta con un plan de respuesta a emergencias y contingencias para la prevención y control de derrames, dentro de su plan de emergencias.

b. Adicionalmente se desarrollarán las siguientes actividades:

c. Identificar la fuente, aislar el lugar, recuperar el producto que se encuentre sobre el suelo, retirar el material contaminado y realizar el tratamiento o disposición final del mismo en un lugar determinado que reúna las condiciones necesarias sin afectar al medio ambiente.

d. En función al volumen de hidrocarburo derramado y el tiempo que demande detener el mismo, se debe canalizar el producto hacia una fosa cubierta con geomembrana para su recuperación a otros recipientes, en el caso de que el incidente sea sobre el suelo.

e. Cuando el derrame se produzca próximo a un cuerpo de agua, se debe prevenir la contaminación del mismo por el ingreso del hidrocarburo con la aplicación de diques o bermas de contención o utilizando material absorbente, barreras absorbentes, barreras de intercepción.

f. Si el derrame entra en el cuerpo de agua, se identificará el sitio del control más cercano para la colocación de barreras de contención y barreras absorbentes.

g. Si el hidrocarburo derramado se ha acumulado en algún sector del río se utiliza material absorbente para evitar que nuevas áreas sean contaminadas.

6.12 PROTOCOLO PARA ATENDER ESCAPE DE GAS NATURAL LICUADO (GNL)

El terminal marítimo SPMCV no maneja este tipo de carga.

6.13 PROTOCOLO PARA ATENDER DERRAME DE GRANELES LÍQUIDOS

Se desarrollarán las siguientes actividades, así:

- a. Identificar la fuente, aislar el lugar, recuperar el producto que se encuentre sobre el suelo, retirar el material líquido y realizar el tratamiento final del mismo en un lugar determinado que reúna las condiciones necesarias.
- b. En función al volumen de granel líquido derramado y el tiempo que demande detener el mismo, se debe canalizar el producto hacia recipientes para su posterior recuperación.

6.14 PROTOCOLO PARA ATENDER DERRAME DE GRANELES SÓLIDOS

Se desarrollarán las siguientes actividades, así:

- a. Identificar la fuente, aislar el lugar, recuperar el producto que se encuentre sobre el suelo, retirar el material sólido derramado y realizar el tratamiento final del mismo en un lugar determinado que reúna las condiciones necesarias.
- b. En función al volumen de granel sólido derramado y el tiempo que demande detener el mismo, se debe canalizar el producto hacia recipientes para su posterior recuperación.

6.15 OTROS PROTOCOLOS

PROTOCOLO DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL TERMINAL - INGRESO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Para ingresar a las instalaciones por vía terrestre a la SPMCV por la portería de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos dentro de las instalaciones de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones con una velocidad no mayor a 20 kilómetros por hora.

Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de la SPMCV, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de vigilancia y seguridad industrial de la planta de Monómeros Colombo Venezolanos. La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones de la planta y responderá por sus actos. Para tal efecto la SPMCV hará la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo podrá ser requisado para ingresar a las instalaciones.

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

Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue o descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en las áreas de descargue.

Una vez el vehículo, cargado o vacío, haya abandonado las instalaciones del puerto y/o la planta de Monómeros Colombo Venezolanos, cesa

completamente cualquier responsabilidad de la SPMCV por hechos o circunstancias respecto de los cuales no se haya expresado o dejado constancia previa antes de su salida o retiro. Para estos efectos no se permitirá el reingreso de vehículos.

Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones de **SPMCV**, deberán observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberán seguir las instrucciones que la empresa tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.

Toda persona natural o jurídica que requiera utilizar las instalaciones de **SPMCV**, deberá presentar solicitud escrita directa o vía correo electrónico de la **SPMCV**.

Ninguna persona podrá ingresar a las instalaciones de la **SPMCV** sin que esté previamente autorizada.

Los visitantes no podrán abordar las naves sino cuentan con el permiso de **SPMCV** y del capitán del buque. La conducta de los visitantes será responsabilidad del capitán.

PROTOCOLO PARA LA ENTREGA DE LA CARGA

Durante el descargue, las mercancías deben ser entregadas a **SPMCV**, por el capitán de la nave, por la agencia respectiva o el proveedor contratado para tal fin, una vez se ha verificado el estado y las características de las mercancías de acuerdo con los parámetros de cantidad y calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.

PROTOCOLO SOBRE CONDICIONES DE AUTORIZACIONES Y RESPONSABILIDADES

Las personas autorizadas para ingresar a las instalaciones del puerto, así como por el uso de las instalaciones o servicios, el armador, el capitán

de la nave, sus agentes marítimos y cualquier otra persona o usuario manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipuladas en el presente Reglamento. Su texto impreso estará a disposición de cualquier usuario en las oficinas administrativas de la SPMCV en Barranquilla, según será informado a cada usuario al ingreso vía marítima y/o terrestre.

El cumplimiento de las normas y recomendaciones en este documento no exonera al usuario de las instalaciones portuarias de **SPMCV**, del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitarias, marítimas, portuarias, ambientales, policiales o emanadas de otras autoridades.

PROTOCOLO SOBRE CARGAS OBJETABLES

Se registran como cargas objetables por parte del propietario de la carga, aquellas que al arribo de la embarcación no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque. Lo anterior se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio que se realiza por parte del propietario de la carga. En igual sentido, cuando la apariencia de la carga a granel, su color, olor y composición, no corresponden con la embarcada.

Los inspectores de cantidad y calidad podrán realizar análisis de laboratorio de la carga que va a hacer recibida a través del muelle, bien sea en este o en las áreas, tanques o silos de almacenamiento. La carga objetable podrá ser rechazada y/o recibida para procesamiento, acorde a la evaluación que, de la caracterización del producto, realice el propietario, siendo ello en todo caso, responsabilidad del propietario de la carga.

PROTOCOLO PARA LAS OPERACIONES DE LA NAVE Y MOVIMIENTOS EN EL PUERTO

El capitán de la nave está en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la autoridad portuaria, la autoridad marítima y SPMCV

relacionada con autorizaciones, para efectos de atraque, amarre, fondeo y zarpe de la nave.

Velocidad de las naves en el puerto

Cuando las naves estén navegando en el puerto, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar. Los pilotos prácticos son responsables de cumplir los límites de velocidad establecidos por DIMAR para el ingreso a Bocas de Ceniza y navegación en el cabal público de acceso.

Áreas de fondeo y restringidas

Las áreas de fondeo se encuentran establecidas por la autoridad marítima. De la misma manera la autoridad marítima ha definido zonas restringidas y definirá otras cuando las condiciones del puerto lo requieran.

La autoridad marítima ha demarcado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

Prohibición de fondeo

Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas. El uso del ancla en las zonas de maniobra solo es permitido en casos de emergencia o durante una maniobra de atraque o zarpe, 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 embarcaciones.
- Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada amarrada a una boya.

Boyas privadas de señalización y amarre

Ninguna boya privada de señalización o amarre podrá ser colocada en el área de maniobra del Puerto, excepto con el permiso de la autoridad marítima y según las condiciones, que la misma autoridad establezca.

Estado de alistamiento para mover las naves

Ninguna persona podrá, sin permiso escrito de SPMCV:

- Ejecutar reparaciones en las máquinas o realizar trabajos que inhabiliten la nave durante su permanencia en el puerto.
- Reducir la presión o la potencia a niveles por debajo de los necesarios, de manera que impidan mover la nave en el puerto, cuando sea requerido para ello.
- Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por SPMCV se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar apropiado. SPMCV, podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el armador y/o capitán de la nave o su agente marítimo.

Naves inactivas

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

En todo caso, SPMCV excluye su responsabilidad por los daños que llegaren a ser causados en el evento de que se presente una situación como la antes descrita.

Para efectos de este Reglamento, una nave está inactiva o fuera de servicio si:

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

Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la autoridad marítima y la sociedad portuaria o beneficiario de autorización. Otorgado el permiso, la sociedad portuaria o beneficiario de autorización respectivo, determinará el sitio de fondeo y se aplicarán las tarifas correspondientes para las naves inactivas en zonas de fondeo por los lapsos razonables.

Transferencia de carga líquida

Excepto con permiso escrito de SPMCV no se podrá efectuar transferencia de líquidos o cargas líquidas entre naves atracadas en el puerto o entre naves abarloadas a la misma. Está prohibida la descarga al mar de aceites, alcoholes, líquidos inflamables, mezclas oleosas o achicar sentinas en cualquier parte dentro del puerto.

Para tal fin este tipo de descargas deben efectuarse de acuerdo con los sistemas de recepción establecidos en el puerto por la autoridad ambiental y marítima, con la trazabilidad de destino y disposición de estos productos evacuados en sitios autorizados por las autoridades.

La simple autorización de la SPMCV para efectuar estas operaciones no compromete su responsabilidad civil. La responsabilidad de los operadores portuarios y de las demás personas que intervengan en la operación se regirá por lo establecido en el presente Reglamento.

Uso exclusivo de la sirena

Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro, durante las maniobras de las naves, de acuerdo con las reglas de camino.

Descargue y cargue a y de artefactos navales

Los artefactos navales (bongos, planchones o barcazas) que atracan en el puerto, deben dar cumplimiento al presente Reglamento de condiciones técnicas de operación, donde se establecen los procedimientos a seguir.

LOS SIGUIENTES PROTOCOLOS ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 17 DE LA RESOLUCIÓN 850 DE 2017 NO APLICAN, POR EL SERVICIO QUE PRESTA LA SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS:

- Protocolo para las demoras en sistemas de entornamiento y en citas para el ingreso y salida de vehículos de carga en la terminal portearía.
- Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga de cabotaje y carga nacional, zonas francas y depósitos aduaneros.
- Protocolos de inspección a cruceros y otras embarcaciones de turismo.
- Protocolo para el descargue con lluvia, excepto graneles sólidos y granos.
- Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.
- Protocolo de almacenamiento descubierto.
- Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.
- Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.

CAPÍTULO SÉPTIMO

REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

7.1 PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE NAVES

Toda embarcación programada para utilizar los servicios del puerto, debe cumplir las instrucciones relacionadas con el procedimiento de anuncio y notificación de arribo de acuerdo con las normas vigentes establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima, notificando y confirmando su arribo de acuerdo con los plazos estipulados para el efecto.

Restricciones para arribo de naves

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonELAJE, clase y nacionalidad puede arribar al puerto, sin previo aviso y solicitud de visita oficial por parte de las autoridades portuarias y marítimas.

Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita, informará al agente lo pertinente, para efectos de coordinación de los servicios.

Contenido del aviso de arribo

El agente naviero deberá entregar a la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación el aviso de arribo para efectos portuarios el cual debe contener la siguiente información:

- a. El nombre y nacionalidad de la nave.
- b. El TonELAJE de registro neto (TNR) y el tonELAJE de registro bruto (TRB).
- c. La letra de llamada.
- d. Calado, eslora y manga.
- e. Los nombres del armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- f. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).

- g. El tonelaje de carga a embarcar o desembarcar.
- h. La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas.
- i. El número de tripulantes a desembarcar o embarcar, teniendo en cuenta las restricciones vigentes al respecto en el presente Reglamento.
- j. Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga la seguridad de la nave en el puerto.
- k. La SPMCV podrá solicitar al capitán, propietario o agente de una nave, cualquier información adicional que estime necesaria.

7.2 PRELACIONES Y REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE Y DESATRAQUE DE NAVES

REGLAS SOBRE TUMOS DE ATRAQUE Y PRELACIONES

Modificación de la prelación

La prelación en el atraque de las naves, podrán ser modificada por la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos teniendo en cuenta las necesidades de materias primas en planta. Esta determinación será notificada a las agendas nominadas para los buques programados.

7.3 PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE

- a. La prelación del servicio de practicaje es definida por la autoridad marítima local, de acuerdo con el tráfico en el río.
- b. Adicionalmente, se tendrán en cuenta las siguientes actividades:
 - a. No está permitido el tránsito de dos (2) buques de manera simultánea a los muelles de la SPMCV.
 - b. Si se va a dar la situación, de una maniobra simultánea de zarpe y atraque, los pilotos prácticos de cada buque, coordinarán entre

- ellos, el lugar de espera del buque que va a ingresar mientras transita el buque que va a salir.
- c. Si un buque va a ingresar al muelle de la SPMCV debe esperar la salida de otro.

7.4 ASIGNACIÓN DE MUELLE

a. Tendrán prioridad de atraque las Motonaves cuya carga sea líquida o gaseosa. Para esto el agente marítimo debe suministrar información constante del ETA de dichas motonaves, con el fin de realizar todos los preparativos propios de dicha operación.

b. También tendrán prioridad de atraque aquellas motonaves que posean cargas que se necesiten con suma urgencia para la realización de los procesos en Plantas o para la atención a clientes.

c. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, informará a los agentes marítimos con tiempo anticipado, la disponibilidad de los muelles para el respectivo atraque de las motonaves que ellos representan.

d. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, la fecha y hora de arribo de las motonaves para efectos de la maniobra de atraque.

e. Durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización, se mantendrá una estrecha comunicación por banda VHF entre los participantes activos de la maniobra como tal (supervisor M.C.V, piloto, operadores, remolcadores, lanchas).

7.5 PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL

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

- b. Las naves que se encuentren atracadas no pueden achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o las aguas del río.
- c. Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo debe mantenerse bajo custodia del capitán mientras el buque esté en la instalación portuaria.
- d. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además, decomiso de la nave.
- e. Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves que arriben o se encuentren en la instalación portuaria no deben consumir ni encontrarse bajo los efectos del alcohol ni sustancias alucinógenas durante sus jornadas de trabajo u operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia.
- f. Dejar al barco sin la suficiente y reglamentaria tripulación para el manejo de las operaciones que se adelanten en el terminal portuario.
- g. No debe deshabilitar la máquina principal ni sus auxiliares en ningún momento mientras se encuentre atracado en el muelle, que pueda inmovilizarlo para el caso de requerir zarpe de emergencia o que las autoridades competentes lo requieran.
- h. Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro, durante las maniobras de acuerdo con las reglas de camino.
- i. No se realicen trabajos en caliente u otros que produzcan chispa o llama en las proximidades.
- j. Ninguna persona debe fumar en áreas distintas a las destinadas para tal fin.

7.6 DESATRAQUE

- a. Se ordenará el desatraque de una nave:
 - a. Por prioridad al atraque de otra motonave.
 - b. Por daños en los equipos de la nave atracada que generen retrasos en el recibo de otras naves. en este caso, la nave desatracada ocupará el último turno para el atraque en relación a las naves de su tipo fondeadas.
- b. La autoridad marítima puede disponer el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público u operación deficiente, y/o a solicitud del agente marítimo cuando sea evidente la existencia de una condición de deficiencia de la operación del barco.
- c. La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos notificará a los buques, por intermedio de la agencia naviera, su desatraque con dos horas de antelación, tanto por finalización de operaciones como por fondeo por prelación con otra nave.
- d. Cuando los movimientos de las naves se den por necesidades específicas de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, esta asumirá los costos que se generen. Si por el contrario, el movimiento se produjera por inhabilidad del buque, este asumirá los costos de dicho movimiento y además, se considerará responsable por cualquier perjuicio que se ocasionará a Monómeros por concepto de demoras de otros buques que pudieran estar esperando por atracadero.
- e. Cuando no exista en el puerto suficiente mercancía que garantice la continuidad de las operaciones de una nave atracada, esta se desplazará a fondeo, si las necesidades del muelle así lo requieren, hasta tanto se solucione la situación, recuperando su prioridad para el atraque.
- f. Cuando en una embarcación que esta atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, hasta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la autoridad marítima.

g. Una vez finalizadas las labores de descargue, la embarcación tiene dos (2) horas para zarpar o fondear. El supervisor de operaciones del puerto informará vía radio al capitán de la nave la hora exacta de finalización de la operación de descargue para efectos del inicio del cómputo de las dos horas mencionadas. Lo anterior sin perjuicio de autorización del puerto para que permanezca mayor tiempo atracada, previa solicitud del armador, capitán y/o agente marítimo, solicitada con mínimo 12 horas de antelación a la finalización de las operaciones. Si la embarcación no zarpa en el plazo fijado, será responsable por los perjuicios ocasionados al puerto y/o a otra nave programada para atracar en el puerto.

7.7 ORDEN DE DESATRAQUE

Se ordenará el desatraque de una nave en los siguientes casos, y se dará aviso a la autoridad marítima local:

- a. Por razones de seguridad o de orden público.
- b. Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves a tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.
- c. Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- d. Criterios de seguridad y protección de la instalación portuaria.
- e. Una vez se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque.
- f. Cuando la SPMCV curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo programado.
- g. El tiempo máximo no deberá exceder de treinta (30) minutos después de haber finalizado operaciones.
- h. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear en forma inmediata, salvo autorización de la SPMCV para que permanezca mayor tiempo atracada.
- i. Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, la SPMCV, previo estudio de la solicitud, podrá autorizarlo, pero todos los gastos de la maniobra y demás costos consecuentes son por cuenta del agente marítimo que ha solicitado el cambio.

7.8 REQUISITOS PARA EL ZARPE

Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales.

7.9 OTROS REQUISITOS

Periodo de estadía de las naves

a. El periodo de estadía en el puerto se establecerá por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el piloto práctico aborde la nave para entrarla al puerto y la fecha y hora en que el piloto deja la nave cuando esta sale del puerto. La estadía de las naves con TRB menor de doscientas (200) toneladas, se establecerá con base en el reporte de la nave al pasar por la boya de mar.

b. La estadía de la nave en fondeo se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que larga el ancla para fondear y la fecha y hora en que el ancla queda a flor de agua, cuando la nave deja el fondeadero.

c. Los periodos de permanencia de las naves en los muelles serán facturados a los agentes marítimos de las mismas acorde a las tarifas establecidas por La Superintendencia de Puertos y Transportes, y comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle, hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo.

d. El retiro de una nave de un muelle La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A. a la zona de fondeo y su posterior atraque implica la iniciación de un nuevo periodo a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.

CAPÍTULO OCTAVO

CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE.

PROTECCIÓN AMBIENTAL.

8.1 SALUD EN EL TRABAJO

La SPMCV, los prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior de la terminal portuaria, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad:

a. Usar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en la terminal portuaria, considerando la exposición a los riesgos.

b. Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia.

c. Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

La SPMCV y en general los usuarios del puerto, deberán cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y salud ocupacional en el recinto portuario, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales. El control estará a cargo de la SPMCV.

8.2 RESPONSABILIDAD DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y MEDIO MARINO ACUERDO A NORMATIVIDAD NACIONAL Y MARPOL

a. Todas las naves que arriben a la SPMCV deben dar cumplimiento a la legislación ambiental nacional, los convenios internacionales como MARPOL 73/78, gestión del agua de lastre y los sedimentos

de los buques (Convenio BWM) y los requerimientos del terminal definidos en la licencia ambiental y el Plan de Manejo Ambiental (PMA).

b. Toda empresa que desarrolle actividades de apoyo o preste servicios a las naves debe, además de obtener las autorizaciones y permisos correspondientes para ejercer tal actividad, darle cumplimiento al Plan de Manejo Ambiental de la Sociedad Portuaria, y a las directrices impartidas en el Decreto 1875 de 1979 expedido por el Ministerio de Transporte, por el cual se dictan normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino.

c. Los usuarios que desarrollen obras o actividades dentro de las instalaciones portuarias deben:

- a. Responder porque la licencia ambiental y el Plan de Manejo Ambiental (PMA) sea conocido y aplicado por el personal que se encuentre bajo su cargo.
- b. Efectuar, a su costo, las acciones necesarias para el cumplimiento del PMA.
- c. Efectuar a su costo las acciones de remediación por daños ambientales producidos por su negligencia o culpa, sin perjuicio de las sanciones legales a que hubiera lugar y mantener indemne a la Sociedad Portuaria de estos hechos.

8.3 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo a lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 1978, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados. Los capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

8.4 CARGAS DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL

- a. No aplica.
- b. En las instalaciones de la **SPMCV** y de la planta de Monómeros

Colombo Venezolanos no se permite la presencia de ninguna clase de animales domésticos y se informará a la nave con sus tripulaciones respectivas sobre las políticas de cuidado, manejo y preservación de la flora y fauna dentro de las instalaciones, linderos y área marina.

8.5 CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIOACTIVO

a. No aplica.

b. Las naves que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue conforme con los convenios internacionales ratificados por Colombia en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la autoridad marítima y las directrices que esta establezca.

CAPÍTULO NOVENO

DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

9.1 DOCUMENTACIÓN

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

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

Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el agente marítimo debe presentar al jefe de muelles y Oficina de Operaciones Portuarias de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, el anuncio de llegada de embarcaciones.

1. Verificación de información

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos se abstendrá de asignar puesto de atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tendrán en cuenta para el recibo de los documentos, es aquella en la cual el funcionario competente de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos los acepte a satisfacción.

2. Prohibición para descargar o cargar naves

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos no descargará o cargará las Naves si la documentación está incompleta, o contiene errores e inconsistencias. De este hecho informará a la autoridad portuaria.

3. Otros documentos

Al arribo de las motonaves a los muelles de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, estas deberán presentar los siguientes documentos ante las autoridades competentes:

a. Capitanía de puerto

- a. Póliza de cobertura del P&I.
- b. Línea de carga.
- c. Certificado de radio.
- d. Equipos de seguridad.
- e. Certificado de desratización.
- f. Manual de grúas y mecanismos de manejo de carga.

b. Cancillería/ Migración

Pasaportes.

c. ICA e INVIMA

- a. Inspección de alimentos.
- b. Inspección de cocina.

d. Sanidad portuaria

- a. Certificado de desratización.
- b. Vacuna contra fiebre amarilla.
- c. Inspección general sanitaria.

9.2 FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la autoridad marítima, conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rijan, en especial, lo contenido en las normas nacionales y convenios internacionales relacionados con la facilitación del tráfico marítimo.

9.3 VISITA OFICIAL

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con la normas y procedimientos vigentes.

a. Dicha visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en la misma.

- a. El agente marítimo o el armador solicitan la visita a las autoridades antes indicadas. Ambos representantes estén listos para llevarla a cabo a la hora establecida por la capitanía del puerto.
- b. Concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla el capitán de puerto declarare libre platica para la nave.
- c. Antes que esto suceda, el piloto práctico este 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.
- d. La visita debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

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.

9.4. LIBRE PLÁTICA

La SPMCV se abstendrá de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de “Libre plática” que para el efecto expida la autoridad marítima.

9.5 DE LAS RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos podrá suspender el permiso de operaciones a los usuarios cuando incumplan las normas establecidas y/o las de seguridad, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias. En cualquiera de estos eventos, informar de inmediato a la Superintendencia de Puertos y Transporte para la aprobación o improbación de la medida adoptada.

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

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, se reserva el derecho a:

a. 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 en su propio reglamento de operaciones.

b. No iniciar o suspender operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellas naves que no garanticen una operación segura, dejando constancia de la irregularidad ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, y mientras no se corrija la situación a satisfacción.

c. 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.

d. Calificar la actuación de los operadores portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento.

e. Calificar la actuación de los operadores portuarios en lo que se refiere al cumplimiento de la jornada laboral establecida por La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, capacidad técnica y profesional del personal del operador portuario.

f. Suspender el servicio a personas naturales o jurídicas que incumplan las normas de seguridad establecidas para las operaciones en sus muelles, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias.

g. Presentar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la capitania del puerto las protestas a hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.

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

La Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos, se reserva el derecho a:

a. Efectuar el manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, presenten deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daños a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos.

b. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso a volumen no están indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.

c. 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.

3. Otras reservas

- a. Ordenar el retiro de trabajadores, una vez terminen sus actividades aun en el caso en que finalicen en tiempo menor al estipulado o planeado.
- b. Retirar a los trabajadores que se encuentren en áreas operativas de la SPMCV cuando éstos no porten los uniformes en la forma y condiciones establecidos en las normas de seguridad industrial.
- c. Suspender la operación de cualquier equipo que no cumpla con las especificaciones técnicas, ambientales y de presentación.
- d. Suspender operaciones, cuando se detecte la violación a las normas de seguridad industrial, de salud ocupacional, tránsito o fraude documental.
- e. No permitir operaciones a aquellos operadores que no se encuentren a paz y salvo con SPMCV por cualquier concepto, incluyendo pagos por concepto de uso de áreas que se encuentren utilizando o hubiesen utilizado.
- f. No permitir el ingreso de usuarios que se encuentren en mora con SPMCV, por cualquier concepto.
- g. No permitir que los operadores desarrollen operaciones, en el evento de que no acrediten la vigencia de sus pólizas de responsabilidad civil que amparan su operación, el monto y alcance de la cobertura, exigidos por la SPMCV y la Superintendencia de Puertos y Transportes, así como el pago de la respectiva prima.
- h. No permitir el ingreso de los usuarios y/o la realización de operaciones, por incurrir en la violación de normas ambientales, ocasionar daños que afecten el medio ambiente, o por haberse iniciado investigación administrativa por estas causas, por la autoridad ambiental competente.
- i. SPMCV se reserva el derecho de restringir el ingreso de equipos, cuando a su juicio no se justifique la necesidad operativa de estos, cuando no se cumplan con los requerimientos y exigencias de carácter técnico, informático, operativo, etc., o cuando no exista disponibilidad de espacio para parqueo dentro de las áreas de SPCC destinadas para tal fin.

j. Retirar personal a quien se compruebe que ha suplantado o alterado su identificación personal.

k. Retirar personal a quien se compruebe que ha laborado consecutivamente por un tiempo superior al autorizado por el Ministerio de Protección Social.

l. Suspender las operaciones cuando se observe un inadecuado manejo de los residuos sólidos o basura.

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

n. A efectuar, en cualquier momento, pruebas aleatorias de alcoholemia a los usuarios que se encuentren realizando actividades dentro de las instalaciones de SPMCV.

o. No permitir el ingreso, hasta por 72 horas cuando los operadores portuarios y los demás usuarios incumplan los procedimientos de operaciones establecidos por la SPMCV.

p. No permitir el ingreso de personas, vehículos o equipos que, por sus condiciones, puedan representar un peligro para las personas o bienes al interior de las instalaciones del terminal.

q. No permitir el ingreso de personal técnico u operadores de equipo que no puedan acreditar su idoneidad técnica, experiencia y habilidad.

CAPÍTULO DÉCIMO

ASPECTOS VARIOS OPERACIONALES

PRECAUCIONES GENERALES EN EL BARCO O ARTEFACTO NAVAL

- El barco o artefacto naval debe permanecer adecuadamente asegurado al muelle.
- El acceso desde el muelle al barco o artefacto naval debe ser seguro.
- Los equipos de combate de incendio en el barco o artefacto naval

- y en tierra deben estar correctamente posicionados y listos para su uso inmediato.
- Las puertas y ventanas externas deben estar cerradas, pero sin seguro.
 - Las unidades de aire acondicionado deben estar apagadas.
 - El barco debe tener un bote salvavidas listo para su uso inmediato.
 - El barco debe ser capaz de moverse por sus propios medios y estar listo en caso de alguna emergencia. Los artefactos navales deben disponer de una unidad propulsada que sea capaz de moverla en caso de una emergencia.
 - El remolcador que conduce el barco o el artefacto naval hacia el muelle cuenta con equipos para combate de incendio en caso de presentarse cualquier anomalía puede entrar a reforzar el sistema existente en tierra y en el barco o artefacto naval.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS ADUANERAS

a. La **SPMCV** y los operadores del puerto, están en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la Dirección General de Aduanas, previstas en las leyes o reglamentos, en todos los aspectos relacionados con el cargue y descargue de hidrocarburos, entrega y recibo, entrada y salida de los mismos en las instalaciones del puerto.

b. Los responsables de la obligación aduanera. De conformidad con las normas correspondientes, son responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario o el tenedor de los productos, así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, depositario, intermediario y el declarante. Para efectos aduaneros, la nación estará representada por la Unidad Representativa Especial Dirección de Aduanas Nacionales.

c. Naturaleza de la obligación aduanera. La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre los productos, mediante el abandono, la aprehensión y decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ellos, e independientemente de quien sea su propietario o tenedor.

DESCARGUE, ALMACENAJE Y TRANSPORTE DE GRANELES

Alistamiento del buque

Concluida la visita de las autoridades portuarias a la motonave y si no existen situaciones que lo ameriten, el capitán de puerto declarará libre platica para los procesos de descargue del buque o artefacto naval. Una vez cumplida esta declaración, la Gerencia de SPMCV, podrá autorizar el inicio de las operaciones de descargue del buque o artefacto naval. La **SPMCV** no autorizará el descargue de las motonaves o artefactos navales si la documentación esta incompleta o contiene errores e inconsistencias.

Al término de la maniobra de atraque las naves y artefactos navales deberán alistar los sistemas de descargue o transferencia del producto y sistemas de inspección de bodegas o tanques para realizar la toma de muestras, mediciones de temperaturas, entre otras.

Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES

Para las operaciones de descarga desde motonaves o artefactos navales, los agentes marítimos y los operadores portuarios definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van a descargar, como referencia para la aplicación de medidas, durante el periodo de descarga.

OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

Estas se definen en cada caso, según las condiciones establecidas en los contratos respectivos; las relaciones contractuales entre operadores y usuarios son de carácter comercial y se rigen por el Código del Comercio.

Los términos de los contratos con los operadores del Puerto deben contemplar acuerdos de rendimiento, pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga.

La actuación de los operadores portuarios será calificada en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.

Los operadores portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores con todos los equipos e implementos de protección adecuados durante la ejecución de las actividades de manipuleo, cargue o descargue de hidrocarburos.

Los operadores portuarios que deseen operar en la **SPMCV** deben acreditar los siguientes documentos:

- Registro expedido por el Ministerio de Transporte.
- Relación del personal a su cargo, equipos y aparejos de su propiedad o arrendados.
- Póliza de responsabilidad civil por accidentes y daños, a las instalaciones, a terceros y a la carga respectivamente. El valor de la póliza lo establecerá **SPMCV**, por el tipo de servicio, por el volumen y por la actividad de los operadores portuarios.
- Copia de afiliación y último comprobante de pagos de sus trabajadores al sistema de seguridad social (ARP, EPS y AFP).
- Certificado Judicial vigente expedido por el DAS del representante legal, socios (excepto en el caso de las sociedades anónimas); miembros de Junta Directiva (principales y suplentes, en el caso de las sociedades anónimas) y de los trabajadores o empleados del operador que participen en las operaciones en el terminal.
- Licencia ambiental expedida por la autoridad ambiental, para empresas que realicen actividades que así lo requieran.
- Manual de procedimiento para la prestación de servicios que se desarrollarán en SPMCV.
- Programa de Salud Ocupacional.

La SPMCV se reserva el derecho de establecer la veracidad de la información presentada por el operador, así como el de solicitar cualquier otra autorización que considere necesaria para autorizar el ingreso.

El operador portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y equipo para la operación programada en las cantidades,

clases y capacidades en la fecha y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinados por **SPMCV**.

La responsabilidad de un operador portuario cesará cuando se produzca la notificación a **SPMCV**, de la renovación o renuncia formal de la operación y la aceptación por parte del nuevo operador.

Los operadores portuarios estarán ubicados en el sitio asignado por la **SPMCV** y sus equipos solo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica previa programación, una vez termine la operación deberá retornar a su área de parqueo asignada.

Durante el cargue o descargue de mercancías, el operador portuario deberá disponer de procedimientos de emergencia, para combatir los derrames o incendio, igualmente dispondrá el equipo adecuado, para el personal que aplique el procedimiento de emergencia y los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos. Los operadores portuarios están en la obligación de recoger las basuras que se generen por motivos de la operación que están realizando.

Aspectos aplicables para operadores en los siguientes casos:

La **SPMCV** no será responsable de ningún costo directo o indirecto, por demoras en que incurra un buque, sus propietarios, sus operadores, fletadores y agentes marítimos, como resultado de:

- La negativa del capitán a descargar la totalidad del producto.
- La demora o suspensión del cargue por incumplimiento de las regulaciones por parte de la nave.
- El sobrecargue del buque y la posterior corrección.
- Demoras por falla del buque, ocasionando la suspensión de descargue o cargue.
- Las demoras ocasionadas por condiciones climáticas, que obliguen la suspensión del descargue, se tratarán de acuerdo con lo estipulado en el contrato de fletamento.

RESPONSABILIDAD POR LA CARGA

Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, 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. Los operadores del puerto son responsables de no permitir derrames o contaminación desde el muelle y de avisar a la tripulación de la embarcación en caso de encontrar derrames o escapes provenientes de la misma.

Durante la operación de descargue de un artefacto naval, la responsabilidad sobre la carga es del transportador marítimo y/o nave, hasta el momento en que la carga pasa por la borda del buque. Desde este momento la responsabilidad de la carga pasa a **SPMCV**. La carga estará bajo custodia y por ende pasará a ser de responsabilidad del operador terrestre o quien designe **el receptor de la carga** en el momento que le es entregada.

Un sistema efectivo de comunicaciones debe ser establecido entre la embarcación y la **SPMCV**, antes de iniciar las operaciones de descargue y estas permanecerán activadas durante todo el proceso, para garantizar además la eficacia y rapidez de acción en caso de emergencias.

Entrega de la carga

Durante el descargue, los productos deben ser entregados a **SPMCV**, por el capitán de la nave, por la agencia respectiva o el proveedor contratado para tal fin, una vez se ha verificado el estado y las características de los productos de acuerdo con los parámetros de cantidad y calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.

Condiciones de autorizaciones y responsabilidades

Las personas autorizadas para ingresar a las instalaciones del puerto, así como por el uso de las instalaciones o servicios, el armador, el capitán de la nave, sus agentes marítimos y cualquier otra persona o usuario manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipuladas en el presente Reglamento. Su texto impreso estará a disposición de cualquier usuario en las oficinas administrativas de la SPMCV en Barranquilla, según será informado a cada usuario al ingreso vía marítima y/o terrestre.

El cumplimiento de las normas y recomendaciones en este documento no exonera al usuario de las instalaciones portuarias de SPMCV del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitario, marítimo, portuario, ambiental, policial o emanado de otras autoridades.

CAPÍTULO DÉCIMO PRIMERO

DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

FASES DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS

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

PRIMERA FASE

Descargue: Es la operación de tomar la carga con el aparejo a bordo de la nave desde el punto muerto de la pluma, elevación y traslado de la misma desde la bodega a cubierta de la nave, bajada a la loza del muelle o a una unidad de transporte y dejar la carga libre de aparejo.

Cargue: Es la carga tomada por el aparejo sobre el muelle o unidad de transporte al costado de la nave, elevada verticalmente, trasladada sobre cubierta a bodega, liberada al aparejo y estibada según instrucciones del capitán.

Responsabilidad de la operación en esta fase: Operador portuario.

SEGUNDA FASE

Transferencia o manejo de carga: La carga, libre en el muelle es tomada por equipo de tierra en el caso de los sólidos a granel y empacados (volqueta, camión, grúa, montacargas) y se traslada hasta un sector de almacenamiento previamente asignado. La transferencia de la carga se hará por sistema de bandas transportadoras hasta la bodega respectiva. En caso de daño de estas o de productos que sea necesario el use de volquetas, estas deberán ser herméticas y carparan el producto.

Responsabilidad de esta fase: Operador portuario y transportista.

TERCERA FASE

Almacenamiento: Permanencia de la carga en una bodega o patio de almacenamiento (zona aduanera para importaciones) desde la finalización de la segunda fase y el comienzo de la cuarta y viceversa.

Responsabilidad: la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS O AVERÍAS A LA CARGA Y A LOS BIENES PROPIEDAD DE LA EMPRESA

Los armadores, capitanes de naves, operadores portuarios, transportadores terrestres, agentes marítimos que desarrollen actividades dentro de los muelles, serán responsables ante la Sociedad Portuaria de Monómeros Colombo Venezolanos (SPMCV) por los daños o averías a la carga, daños a las instalaciones o equipos de los muelles, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga.

Cuando se produzcan averías durante la operación portuaria, se elaborará de inmediato una Carta Protesta, donde se describirá minuciosamente el daño ocasionado, la responsabilidad y la salvedad de culpabilidad por parte de quien emite dicha carta. Esta será firmada por las partes

involucradas y si el caso lo amerita ante la negativa de uno de los causantes se acudirá al servicio del Peritazgo para establecer quien debe asumir los costos de dicha avería (SPMCV, armador o su representante, operador portuario).

En los casos en que se produzcan daños en el Puerto, en las naves o barcasas, y que exista duda por la responsabilidad, **SPMCV**, solo responderá, cuando la Justicia así lo determine.

La SPMCV exonerará su responsabilidad civil por daños o pérdida de carga, por daños o pérdida de equipos pertenecientes a operadores portuarios, agentes marítimos, agentes de aduana y, en general, a los usuarios del puerto, por daños o pérdidas que se produzcan a las naves, artefactos navales, aparejos y cualquier otro equipo perteneciente a los armadores, fletadores o transportadores que utilicen el muelle o área portuaria en concesión, así como por cualquier otro daño o pérdida de cualquier naturaleza causado a cualquier persona en el puerto, con fundamento en las siguientes causales exonerativas de responsabilidad:

- a. Fuerza mayor o caso fortuito.
- b. Culpa de la víctima del daño o perjuicio.
- c. Hecho de un tercero.
- d. Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de la carga.
- e. Acto, culpa o negligencia del operador portuario. De conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil, se presumirá que existe acto, culpa o negligencia del operador portuario, cuando el evento dañino se produzca en desarrollo
- f. de una actividad realizada bajo instrucciones del operador portuario, o con la participación de equipos del operador portuario.
- g. Intervención de las autoridades públicas presentes en la SPMCV como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima,
- h. la Supertransporte, Dirección Nacional de Estupeficientes, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a la carga durante su cargue, descargue o almacenamiento conforme a la ley colombiana.
- i. Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el operador portuario, o el propietario de la carga o el responsable aduanero

de la carga, o por sus representantes, según el caso, durante la prestación de los servicios portuarios.

- j. Inexactitud de la declaración del operador portuario, dueño de la carga o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.
- k. Indebido o insuficiente embalaje o empaque de la carga.
- l. Mermas o deterioro natural atribuibles a las características físicas de los cargamentos, del empaque o embalaje.
- m. Cuarentena
- n. Huelga, lock out, o cualquier restricción en el trabajo.
- o. Cuando en la zona del puerto se presenten condiciones climáticas tales que, a juicio de la **SPMCV**, hagan peligrosa la prestación de servicios o que capitán de puerto detenga operaciones por condiciones climáticas emanadas por el CIOH.

Sin perjuicio de las normas de responsabilidad dispuestas en el presente Reglamento y en las normas legales colombianas, el armador de todo buque o embarcación que atraque en las instalaciones portuarias de **SPMCV**, su capitán y su agente marítimo en Colombia, responderán solidariamente frente a **SPMCV**, los operadores portuarios y frente a terceras personas por los siguientes hechos:

- a. Todo daño o avería causados a los equipos y elementos de las personas que presten servicio en las instalaciones portuarias o laboren en el mismo.
- b. Todo daño o averías causadas a las instalaciones portuarias, incluyendo sus señales, piñas, instalación portuaria y equipos de descargue y demás accesorios.
- c. El costo de remover una nave o artefacto naval naufraga, los costos de salvar una nave encallada, de todo pago de servicio portuario o de otros gastos o costos originados por la entrada, estadía y zarpe de la nave.
- d. De las lesiones causadas a personas que están desarrollando labores generales o funciones propias de su empleo al servicio del operador portuario, sean empleado directo, o de contratistas o de subcontratistas y de los perjuicios consiguientes en casos de fallecimiento.

e. De las lesiones causadas a terceros y los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento.

f. De los gastos en que incurra el concesionario de las instalaciones portuarias para adoptar medidas de contingencia o emergencia, incluyendo las originadas en el derrame de hidrocarburos y sustancias contaminadas y para forzar el cumplimiento de las instrucciones dadas conforme al presente Reglamento.

LICENCIAS Y PERMISOS

Los operadores portuarios para prestar sus servicios en el puerto deben cumplir las disposiciones vigentes de la autoridad marítima, de la autoridad portuaria, de las autoridades ambientales y las disposiciones de **SPMCV**.

La autoridad marítima reglamenta y expide las licencias, permisos de operación y patentes correspondientes a las actividades marítimas y en especial las relacionadas con: pilotos y servicios de pilotaje, remolcadores y toda clase de naves, y, artefactos navales; oficiales y tripulantes de naves mayores y menores; actividades marítimas en tierra (agenciamiento marítimo, talleres, corredores de fletamento, marinas, clubes náuticos, casas internacionales de clasificación y peritos e inspectores marítimos en las diferentes especialidades) y las demás establecidas por las leyes y reglamentos.



monómeros

Filial de  **Pequiven**
Petroquímica de Venezuela, S.A.