



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20243030016075



Fecha: 10-12-2024

**“Por la cual aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA COLOMBIA DE URABÁ S.A., en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 20 de marzo de 2019”**

**LA VICEPRESIDENTA DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios y de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 de 2011, modificado por el artículo 10º del Decreto 746 de 2022, Resolución No. 1069 del 15 de julio de 2019 y por delegación del Presidente de la Agencia mediante el artículo 3º de la Resolución No. 20221000007275 del 3 de junio de 2022, y

**CONSIDERANDO:**

1. Que el artículo 1º de la Ley 1ª de 1991 *“Estatuto de Puertos Marítimos”* establece que la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos son de interés público.
2. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3º de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos *“(…) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.”*
3. Que a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone *“Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.”*
4. Que, en virtud de lo anterior, la Superintendencia General de Puertos mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.
5. Que el Decreto 2741 de 2001, en su artículo 5, modificó el párrafo 2º del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, vigilancia y control.
6. Que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, con el objeto de *“planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.”*



7. Que el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”* en su artículo 2° numeral 2.4, y artículo 6° numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.
8. Que mediante Decreto 4165 de 03 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un Establecimiento Público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.
9. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, *“Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones”*, disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la Superintendencia General de Puertos.
10. Que de conformidad con el artículo 2° de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación *“(…) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.”*
11. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 15, dispone:
 

*“Artículo 15. Contenido. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada puerto, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos generales:*

  1. *Servicios portuarios que presta.*
  2. *Condiciones de la prestación de los servicios.*
  3. *Políticas de calidad y acceso.*
  4. *Verificación de información y documentos.*
  5. *Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.*
  6. *Reglamento de Seguridad Industrial.*
  7. *Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional.*
  8. *Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.*
  9. *Cuantificación de las cargas, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios entre los prestadores del servicio.*
  10. *Elementos materiales para la prestación de servicios y sus características.*
  11. *Recursos humanos mínimos para la prestación de servicios y su cualificación.*
  12. *Requisitos para el acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.*
  13. *Estructura tarifaria de acuerdo con la normatividad vigente.*
  14. *Plazo de vigencia de las concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario otorgado por la autoridad competente.*
  15. *Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios.*
  16. *Reservas en la prestación de servicios y acceso a las instalaciones portuarias, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.*
  17. *Sistemas para el manejo de la carga determinado por tipo de carga y modalidad de operación de comercio exterior realizado (Importación, Exportación, etc.).*
  18. *Horarios de atención al público, procedimientos y requisitos que deban cumplir los autorizados y quienes realicen actividades portuarias, conforme a lo establecido en la presente resolución.*
  19. *Obligaciones de los operadores portuarios y usuarios de la terminal portuaria.”*
12. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 18, establece:



*“Artículo 18. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos relacionados con el puerto:*

1. *Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.*
2. *Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.*
3. *Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.*
4. *Accesos a áreas de fondeo y maniobras.*
5. *Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.*
6. *Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.*
7. *Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.*
8. *Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.*
9. *Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.*
10. *Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes.”*

13. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 20, dispone:

*“Artículo 20. **Solicitud.** Los autorizados deberán presentar la solicitud de aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ante la entidad concedente en versión física y magnética incorporando todos los requisitos y aprobaciones previas de que trata la presente resolución.*

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

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

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

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

14. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

*“Artículo 21. **Aprobación y plazo.** Las entidades concedentes aprobarán mediante resolución motivada los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, siempre y cuando éstos cumplan con los requisitos indicados en el presente acto administrativo”.*

15. Que asimismo, la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 22, estatuye:

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

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

16. Que mediante Resolución No. 4159 del 06 de octubre de 2017<sup>1</sup>, el Ministerio de Transporte estableció nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, disponiendo en el artículo 1° que *“Los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deben ajustarlo a las condiciones de operación de que trata la Resolución 0850 de 2017, deben radicar la documentación requerida ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los siguientes plazos”:*

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

17. Que la Agencia Nacional de Infraestructura suscribió el 20 de marzo de 2019 con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., el Contrato de Concesión Portuaria No. 001, cuyo objeto consiste en el otorgamiento al Concesionario por parte de la Agencia, *de una Concesión para autorizar la ocupación en forma temporal y exclusiva de los bienes de uso público descritos en la Cláusula 2 – BIENES CONCESIONADOS, para la construcción, operación, mantenimiento y administración de un terminal marítimo de uso público a cambio de una contraprestación económica a favor del CONCEDENTEI, en los términos descritos en la CLÁUSULA 13- VALOR DEL CONTRATO Y DE LA CONTRAPRESTACIÓN”.*
18. Que mediante Otrosí No. 01 del 14 de noviembre de 2019, las partes acordaron aclarar el numeral 3.1. de la Cláusula Tercera ÁREA ADYACENTE del Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2019, para efectos de especificar que el terreno adyacente donde se ubicará el terminal en tierra del Proyecto Portuario se encuentra acreditado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. a través del Certificado de Tradición y Libertad del Folio de Matrícula Inmobiliaria No. 034-69827 de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos del Municipio de Turbo.
19. Que posteriormente, mediante Otrosí No. 2 del 30 de noviembre de 2021, se modificaron las cláusulas 3, 35 y el párrafo quinto de la cláusula 13 del Contrato de Concesión en relación con: i) Las coordenadas referidas al terreno adyacente donde se ubicará la Terminal en tierra. ii) La ampliación del plazo y prórroga otorgado a los prestamistas para la cesión, así como la aclaración del procedimiento y iii) la declaratoria de Zona Franca de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., a fin de revisar, calcular y suscribir la correspondiente modificación sustancial referida a la contraprestación.
20. Que mediante Resolución No 0032 de 25 de enero de 2012, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA otorgo Licencia Ambiental a la Sociedad Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para el proyecto de construcción y operación de un Terminal Portuario de graneles sólidos, en el Municipio de Turbo, Departamento de Antioquia, la cual fue modificada a través de la Resolución No 0500 de 22 de junio de 2012, y la Resolución No 0078 de 28 de enero de 2016 de ANLA.
21. Que el 12 de junio de 2024 con radicado No. 20246300492401, la Superintendencia Delegada de Puertos de la Superintendencia de Transporte emite concepto favorable, sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., con los radicados en la Superintendencia No.20245341101522 del 24/05/2024 y 20245341124712 del 29/05/2024, en el que se indica:

<sup>1</sup> “Por la cual se establecen nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos”



*“En atención a los radicados mencionados en el asunto de la presente comunicación, mediante los cuales su representada solicitó emitir concepto por parte de esta Superintendencia, frente al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la sociedad portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.*

*De acuerdo con lo anterior, este despacho, luego de realizar la revisión del contenido de dicho reglamento, en particular lo atinente a los aspectos relacionados con la prestación de los servicios portuarios, y de conformidad con lo ordenado en el parágrafo 2 del artículo 20 de la Resolución 850 del 06 de abril de 2017, se permite emitir concepto favorable para continuar con el trámite de aprobación ante la entidad correspondiente”. Subrayado fuera de texto.*

22. Que el 28 de octubre de 2024 con registro No. 29202407824, la Dirección General Marítima – DIMAR emite concepto favorable sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., estableciendo que:

*“Referente a la comunicación No. CG-01345 de fecha 20 de septiembre, radicado en DIMAR bajo el número 292024114183, mediante el cual la Sociedad Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación –RCTO, para el concepto de la Autoridad Marítima en relación con los aspectos de seguridad integral marítima y portuaria, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, con toda atención me permito indicar que una vez revisada la documentación aportada se emite **Concepto Favorable** en lo concerniente a la Seguridad Integral Marítima.*

*El reglamento de condiciones técnicas de operación conceptuado favorablemente por la Dirección General Marítima, en ningún caso, puede entenderse como una autorización para la modificación de la concesión portuaria otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o quien haga sus veces. En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones de este reglamento y el contrato de concesión portuaria, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión”.*

23. Que, en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A, mediante la comunicación radicada con el No. 20244091378152 del 5 de noviembre de 2024, remitió a la ANI el texto definitivo del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación el cual cuenta con los conceptos de la DIMAR y la Superintendencia de Transporte, para su correspondiente aprobación.
24. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Técnico de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1069 de 15 de julio de 2019<sup>2</sup>, efectuar la evaluación y verificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario, y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso, a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 06 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte.
25. Que en virtud de lo anterior, la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando radicado ANI No. 2020-3030194753 del 18 de noviembre de 2024, evaluó el documento remitido por el concesionario Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá, verificando que este contara con las aprobaciones de las entidades pertinentes, manifestando lo siguiente:

*“ (...)*

#### **ANÁLISIS**

*Se surtió lo indicado en la Resolución 00850 del 6 de abril de 2017 “Por medio de la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos” en cuanto a obtener previa autorización de la Dirección General Marítima, la*

<sup>2</sup> Resolución No. 1069 de 2019, “Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos o Funcional- Proceso Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos Infraestructura de Transporte -Portuario. “(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los proyectos de infraestructura de transporte y demás formas de asociación público privada de modo portuario. (...) 16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría.”. (Pag 133-134 del Manual)



*Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Autoridad Ambiental en los aspectos de sus competencias, para que la Agencia Nacional de Infraestructura proceda a aprobar el RCTO.*

### **CONCLUSION**

*De acuerdo con la verificación al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y/o pronunciamientos realizados por la Dirección General Marítima DIMAR, Superintendencia Puertos y Transporte, se emite Concepto Técnico Favorable, es de tener en cuenta que por ser primera vez no se requiere concepto de la Autoridad ambiental de conformidad a la Licencia Ambiental aprobada y la reglamentación vigente.*

*Por lo anterior, se adjunta el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá, con sus respectivos anexos y comedidamente se solicita a la Gerencia Jurídica continuar con el proceso de aprobación.*

26. Que sólo podrá otorgarse aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación en lo que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2019, razón por la que este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo ni de aquellas que no se encuentren en la Zona de Uso Público concesionada.
27. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá, y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normativa vigente, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

### **RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO.** – **Aprobar** el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, el Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2019 y sus otrosíes No. 1 del 14 de noviembre de 2019, No. 2 del 30 de noviembre de 2021 y el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad del 21 de febrero de 2015 cuyos textos se anexan a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

La sociedad, deberá dar estricto cumplimiento en todo su contenido al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, incluyendo todas las normas establecidas, los requisitos, obligaciones, protocolos, entre otros. Cualquier modificación en las condiciones del RCTO, deberá ser informada a la Agencia Nacional de Infraestructura para su evaluación y aprobación, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** - La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2019 y sus otrosíes No. 1 del 14 de noviembre de 2019, No. 2 del 30 de noviembre de 2021, el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad del 21 de febrero de 2015.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** – La aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A, de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2019 y sus otrosíes No. 1 del 14 de noviembre de 2019, No. 2 del 30 de noviembre de 2021, el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad del 21 de febrero de 2015, razón por la que, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo, ni de aquellas que no se encuentren en la Zona de Uso Público concesionada.

**PARÁGRAFO TERCERO.** - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2019 y sus documentos modificatorios, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión.



Documento firmado digitalmente





Documento firmado digitalmente



**ARTÍCULO SEGUNDO. - Fijación.** La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, deberá fijar ejemplar físico de esta Resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., conforme al marco normativo vigente.

**ARTÍCULO TERCERO. - Notifíquese** la presente resolución a La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO CUARTO. - Comuníquese** la presente resolución al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transportes – Superintendencia Delegada de Puertos, al ANLA y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

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

**ARTÍCULO SEXTO.** - Contra la presente resolución procede el recurso de reposición de conformidad con los términos establecidos en los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**COMUNÍQUESE, NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los **10-12-2024**

**OLGA ISABEL BUELVAS DICKSON**  
Vicepresidenta de Gestión Contractual  
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico: Luz Dianne Díaz Gómez – Apoyo Jurídico – GGC 3 - VJ

Reviso Técnico: Jorge Alberto Acevedo Talero – Líder de apoyo a la supervisión – GPPYF – VGCON

Reviso Ambiental: Gabriel Fernández Vargas – Apoyo Ambiental. – GITA – VPRE

VoBo: GABRIEL FERNANDEZ VARGAS, JORGE ALBERTO ACEVEDO TALERO, LUIS ENRIQUE GUZMAN PUERTO, LUZ DIANNE DIAZ GOMEZ, MIGUEL ALEXEI LANDINEZ SANTOS GERENTE (E), OSCAR GUSTAVO CALDERON MEDINA GERENTE, SILVIA JULIANA AREVALO PRADO, XIOMARA PATRICIA JURIS JIMENEZ Coord GIT (E)



Documento firmado digitalmente



# REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE LA SOCIEDAD PUERTO BAHÍA COLOMBIA DE URABÁ S.A.

(Resolución 850 de 6 de abril de 2017 – Ministerio de  
Transporte)



SEPTIEMBRE DE 2024

Golfo de Urabá, Antioquia, Colombia

**CONTROL DE CAMBIOS**

Responsable	Cargo	Nombre
ELABORÓ	RECUMAR S.A.S.	RECUMAR S.A.S.
REVISÓ	Gerente Legal	Leonardo Bohorquez
APROBÓ		

Control de Cambios		
VERSIÓN	FECHA	NATURALEZA DEL CAMBIO
1	01/04/2024	Creación del documento
2	09/09/2024	Ajustes solicitados por DIMAR



Documento firmado digitalmente





## TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES	17
1.1. Objetivo.....	17
1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO).....	17
1.3. Definiciones.....	17
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.....	24
1.5. Obligaciones.....	25
1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios.....	25
1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas.....	30
1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario.....	31
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).....	32
CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO	33
2.1. Organización.....	33
2.1.1. Sociedad Portuaria La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ....	33
2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria.....	34
2.2. Administración.....	35
2.2.1. Modelo de administración y operación.....	35
2.2.2. Relación con los usuarios.....	36
2.2.3. Estructura tarifaria.....	37
2.2.4. Protocolo de facturación.....	37
2.2.5. Sistema de gestión de calidad.....	37
2.2.6. Políticas de calidad y acceso.....	38
2.2.7. Sistema de comunicación y de información.....	38
2.2.8. Código de Buen Gobierno.....	39
2.2.9. Inspección, vigilancia y control.....	40
CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS	40
3.1. Canales de acceso.....	41
3.2. Dársena de maniobras y Reviro.....	45
3.3. Área de atraque.....	45
3.4. Muelle Marítimo.....	46
3.5. Ayudas a la navegación.....	50
3.6. Peligros a la navegación.....	54
3.7. Áreas de fondeo de buques.....	54
3.8. UKC y calado operacional.....	55



3.9.	Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria.....	56
3.10.	Accesos vehiculares y peatonales.....	56
3.11.	Patios y bodegas.....	57
3.12.	Instalaciones para el recibo de la carga.....	58
3.13.	Equipos para operación portuaria.....	58
3.14.	Instalaciones para recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes.....	58
3.15	Remoción de Naufragios y Obstáculos.....	58
<b>CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA</b>		<b>59</b>
4.1	Horarios.....	59
4.1.1.	Horario de atención al público.....	59
4.1.2.	Horario de trabajo.....	59
4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios.....	59
4.3.	Documentación necesaria para la prestación del servicio.....	59
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos.....	60
4.5.	Servicios generales.....	60
4.5.1.	Uso de dársena de maniobra y canales de acceso privado.....	60
4.5.2.	Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas .....	60
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.....	61
4.5.4.	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.....	62
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del terminal.....	62
4.6.	Servicios a la nave.....	62
4.6.1.	Características del buque tipo o de diseño.....	63
4.6.2.	Servicio de practicaje.....	64
4.6.3.	Servicio de remolcador para facilidades marítimas.....	65
4.6.4.	Amarre y desamarre de buques.....	66
4.6.5.	Muellaje.....	67
4.6.6.	Apertura de escotilla.....	67
4.6.7.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.....	67
4.6.8.	Reparaciones menores.....	68
4.6.9.	Aprovisionamiento y usería.....	68
4.6.10.	Recibo y/o suministro de lastre.....	68
4.6.11.	Suministro de combustible.....	69
4.6.12.	Servicios de lancha.....	69
4.6.13.	Recepción de desechos líquidos y vertimientos.....	69
4.6.14.	Recepción de desechos sólidos.....	69
4.6.15.	Servicio de vigilancia.....	69



4.6.16.	Servicios públicos.....	70
4.6.17.	Fumigaciones.....	70
4.6.18.	Alquiler de equipos y aparejos.....	70
4.7.	Servicios a los pasajeros.....	70
4.7.1.	Embarque y desembarque de pasajeros.....	70
4.7.2.	Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.....	70
4.8.	Servicios a la carga.....	71
4.8.1.	Manipulación y transporte de mercancías.....	71
4.8.2.	Cargue/Descargue/Transbordo.....	71
4.8.3.	Estiba/Desestiba.....	72
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras.....	72
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías.....	72
4.8.6.	Trimado/Trincado/Tarja.....	73
4.8.7.	Manejo y reubicación.....	73
4.8.8.	Servicio a los contenedores.....	73
4.8.9.	Embalaje y re-embalaje.....	74
4.8.10.	Pesaje/Cubicaje.....	75
4.8.11.	Marcación y rotulación.....	75
4.8.12.	Almacenaje de mercancías.....	75
4.8.13.	Porteo de la carga.....	75
4.8.14.	Consolidación o desconsolidación de mercancías.....	75
4.8.15.	Cadena de frío.....	76
<b>CAPTÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD</b>		<b>76</b>
5.1.	Protocolo de maniobras.....	76
5.1.1.	Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.....	85
5.1.2.	Maniobra de atraque.....	85
5.1.3.	Maniobra de amarre.....	86
5.1.4.	Maniobra de zarpe.....	86
5.1.5.	Maniobra de reviro.....	87
5.1.6.	Maniobra de fondeo.....	87
5.2.	Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal....	87
5.3.	Protocolo de zarpe de emergencia.....	89
5.4.	Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación.....	89
5.5.	Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.).....	90
5.6.	Protocolo para apertura de bodegas (Operaciones de recepción y despacho)...	90
5.7.	Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.....	90
5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas.....	91



Documento firmado digitalmente



5.9.	Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías.....	91
5.10.	Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.....	92
5.11.	Protocolo para el descargue con lluvia.....	92
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.....	93
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto.....	93
5.14.	Protocolo de operaciones en fondeo.....	93
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga.....	93
5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.....	94
5.17.	Protocolo sobre cargas objetables.....	94
5.18.	Protocolo para la remoción de cargas objetables.....	95
5.19.	Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito, transbordo y cabotaje.....	95
5.20.	Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua..	95
5.21.	Protocolo para evitar la presencia de animales.....	96
5.22.	Protocolo de operación de equipos.....	96
5.23.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas.....	97
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.....	98
5.25.	Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga.....	98
5.26.	Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios....	100
5.27.	Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.....	100
5.27.1.	Protocolo de entrada y recibo de carga.....	102
5.27.2.	Protocolo de almacenamiento de carga.....	103
5.27.3.	Protocolo de entrega y salida de carga.....	105
5.27.4.	Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte.....	105
5.28.	Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG.....	105
5.29.	Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).....	108
5.30.	Protocolos para atender emergencias y contingencias.....	108
5.30.1.	Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).....	109
5.30.2.	Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL.....	109
5.30.3.	Protocolo para atender derrame de graneles líquidos.....	109
5.30.4.	Protocolo para atender derrame de graneles sólidos.....	109
5.31.	Protocolo de circulación dentro del terminal.....	110
5.32.	Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas.....	110
5.33.	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.....	110
5.34.	Protocolo de inspecciones subacuáticas.....	110
5.35.	Procedimiento en caso de accidentes.....	111
5.36.	Protocolo de alistamiento de naves para iniciar trabajos.....	112



CAPÍTULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES	113
6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.....	113
6.2. Prelaciones para el atraque.....	116
6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje.....	117
6.4. Asignación de muelle.....	117
6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal.....	118
6.6. Desatraque.....	119
6.7. Orden de desatraque.....	119
6.8. Requisitos para el zarpe.....	121
CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	121
7.1. Salud en el trabajo.....	122
7.2. Fumigaciones.....	123
7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques.....	125
7.4. Cargas de origen animal y vegetal.....	125
7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo.....	125
CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN	125
8.1. Documentación.....	125
8.1.1. Normas Aduaneras y Derechos de Faros y Boyas.....	125
8.2. Facilitación del tráfico marítimo.....	126
8.3. Visita Oficial.....	126
8.4. Libre plática.....	126
8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios.....	127
8.6. Demoras.....	128
8.7. Cartas de Protesta.....	128
8.8. Actividades de coordinación.....	129
8.9. Protocolo para eventos de fuerza mayor.....	129
CAPÍTULO IX. RÉGIMEN DE INFRACCIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA COLOMBIA DE URABÁ S.A. Y COMITÉ DE MEJORAMIENTO	130
9.1. Régimen de infracciones.....	130
9.2. Infracciones.....	131
9.3. Causales de exoneración de la responsabilidad.....	131
9.4. Tipos de sanciones.....	131
9.4.1. Amonestación.....	131
9.4.2. Medida preventiva.....	131
9.4.3. Suspensión.....	132
9.4.4. Cancelación del enrolamiento en PBCU.....	132
9.5. Graduación de la Sanción.....	132



9.5.1.	Leves.....	132
9.5.2.	Graves.....	132
9.5.3.	Gravísimas.....	132
9.6.	Procedimiento.....	132
9.7.	Límite a la responsabilidad.....	133
9.8.	Comité de Mejoramiento.....	133

## ANEXOS

Anexo 1. Organigrama de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Anexo 2. Listado de instalaciones y edificios.

Anexo 3. Ubicación y aproximación de buques a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Anexo 4. Procedimiento de Manejo, Almacenamiento y Transporte de Mercancías Peligrosas.

## LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Localización del proyecto (ver Anexo 3).....	37
Ilustración 2.	Tránsito a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. desde Estación de Pilotos (ver Anexo 3).....	39
Ilustración 3.	Área de aproximación al Punto de viraje (ver Anexo 3).....	40
Ilustración 4.	Tránsito de punto viraje a zona de reviro norte y sur.....	41
Ilustración 5.	Áreas de atraque muelles Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.....	43
Ilustración 6.	Diseño defensas Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ....	45
Ilustración 7.	Diseño y anclaje bitas de amarre Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.....	46
Ilustración 8.	Ubicación ayudas a la navegación - Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.....	51
Ilustración 9.	Aproximación actual a zonas de fondeo. Bahía Colombia.....	52
Ilustración 10.	Maniobra de atraque por estribor para portacontenedores en muelle Q1	78
Ilustración 11.	Maniobra de zarpe por fases para portacontenedores atracados por estribor en.....	79
Ilustración 12.	Maniobra de atraque por babor para portacontenedores en muelle Q1..	80



Documento firmado digitalmente



Ilustración 13. Maniobra de zarpe por fases portacontenedores atracados por babor muelle Q1.....81

Ilustración 14. Maniobra de atraque por babor granelero en muelle Q2.....82

Ilustración 15. Maniobra de zarpe por fases para buques graneleros muelle Q2.....83

Ilustración 16. Maniobra de zarpe por fases graneleros atracados por estribor muelle Q2 .....84

Ilustración 17. Maniobra de atraque por estribor nave carga rodante (Ro-Ro) muelle Q385

Ilustración 18. Esquema maniobra de zarpe por fases buques de carga rodante (Ro-Ro) desde el muelle Q3.....86

**LISTADO DE TABLAS**

Tabla 1. Coordenadas Ubicación del Muelle.....44

Tabla 2. Características Muelles Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.....44

Tabla 3. Coordenadas plataforma de empalme.....47

Tabla 4. Información muelles Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.53

Tabla 5. Características aproximadas del buque de diseño para la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.....62

Tabla 6. Distancia de separación entre buques en función de su eslora en una misma línea de atraque.....89



Documento firmado digitalmente



## CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES

### 1.1. Objetivo

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., tiene como objeto primordial, establecer disposiciones que permitan la ejecución de operaciones marítimas seguras y eficientes, ajustadas a la normatividad nacional pertinente y a las mejores prácticas y recomendaciones de la industria.

### 1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO)

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Resolución 0850 del 6 de abril de 2017, emanada por el Ministerio de Transporte, el Contrato de Concesión Portuaria N° 001 del 20 de marzo de 2019, el Otrosí N° 01 de 2019 y Otrosí N°02 de 2021 al contrato de Concesión, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI y la sociedad portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., las cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales y jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios de la Sociedad Portuaria y en general a todos los usuarios del puerto.

El desembarque, embarque y manipulación de mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos en los muelles o cualquier área de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., así como la admisión, enrolamiento e ingreso de usuarios de la instalación portuaria está condicionada al cumplimiento previo y satisfactorio de los requisitos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y las autoridades competentes, sin excepción.

Todas las personas que ingresen, visiten o utilicen la instalación portuaria están obligadas a cumplir con los requisitos, normas y disposiciones establecidas tanto en este reglamento como en todas las regulaciones vigentes emitidas por la Superintendencia de Transporte, la Dirección General Marítima (DIMAR), la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Policía Nacional - Dirección Antinarcóticos – DIRAN, el INVIMA y otras autoridades (en adelante las “Autoridades”) encargadas de funciones específicas en las actividades portuarias de acuerdo con la ley, que incluyen, entre otras, las de inmigración, sanitarias, policiales y ambientales.

### 1.3. Definiciones

Para los efectos del presente Reglamento, se adoptan las siguientes definiciones:

**Actividad Portuaria:** se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

**Agencia de Aduanas:** personas jurídicas autorizadas por la DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios del comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan



Documento firmado digitalmente



con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

**Agencia Nacional de Infraestructura - ANI:** agencia nacional estatal, adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene por objeto la planeación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos de concesiones para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte en todos sus modos.

**Agente Marítimo:** persona natural o jurídica que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.

**Amarre:** operación que consiste en asegurar la nave al muelle, mediante cabos o cables de acero.

**Área de Cuarentena:** zona de espera obligatoria que establece la autoridad marítima para cuando un buque tiene un problema sanitario.

**Área de Fondeo:** zona definida del espejo de agua cuyas condiciones permiten el fondeo o anclaje para que las embarcaciones esperen un lugar de atraque o el inicio de una operación portuaria, la inspección, cuarentena o aligeramiento de carga.

**Área de Maniobra:** espacio marítimo contiguo a los muelles, utilizado para las maniobras de atraque, desatraque y zarpe de las naves.

**Área Restringida:** área en la cual queda totalmente prohibido maniobras de fondeo o actividades tales como dragados, arrastre de pesca o cualquiera otra maniobra que ponga en peligro las instalaciones de la Sociedad Portuaria.

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

**Arribo:** llegada de la embarcación a un puerto.

**Atracar:** maniobra consistente en amarrar una embarcación a un muelle o embarcadero.

**Autoridad Aduanera:** funcionario público que pertenece a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales o entidad oficial o el usuario operador de la zona franca permanente especial Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.

**Autoridad Ambiental:** entidad estatal que en el marco del Sistema Nacional Ambiental ejerce las competencias ambientales para la gestión ambiental de la instalación portuaria.

**Autoridad Marítima Nacional:** es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ellas. Actualmente, está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.



La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional es la autoridad designada por el Gobierno Colombiano para desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y los buques, indicadas en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 o del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, según lo establecido en el Decreto 1070 del 2015.

**Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA:** es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible del país.

**Autoridad Sanitaria:** entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el Ministerio de Salud y sus diferentes dependencias.

**Autorizados:** Los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 01 de 1991.

**Bollard Pull:** capacidad de tiro a punto fijo. Es la cantidad de toneladas que “tira” (tracciona) un remolcador cuya línea de remolque está hecha firme a una bita del muelle o lugar de la prueba a velocidad 0 nudos, medida por un dinamómetro. El Bollard Pull de un remolcador es un indicador de su capacidad de tracción o tiro, que permite una correcta asignación de remolcadores a cada tamaño de buque a ser remolcado.

**Calado Operacional:** es la máxima altura sumergida del casco permitida, para las maniobras seguras de atraque y desatraque en un puerto.

**Capitán:** comandante de una nave, responsable de su seguridad y operación. Como representante del Armador ejercerá frente a todos los interesados en la nave y en la carga las atribuciones conferidas por la ley.

**Carga:** son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

**Carga a Granel:** es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.

**Carga extra dimensionada:** es toda carga que sobrepase los límites establecidos por el Ministerio de Transporte en cuanto altura, largo, ancho y peso. Aquella que sobre pase el tamaño estándar ISO de un contenedor de 40 pies.

**Cargue o Descargue directo:** modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías realizan cargues o descargues inmediatos sin almacenamiento o pre-estiba en el Terminal.

**Carga General:** es toda carga unitarizada, paletizada, o semejante.

Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas del muelle o del buque o por sus propios medios.



**Cargas objetables:** se considerarán como cargas objetables aquellas que al momento del arribo o recepción de la embarcación o del medio de transporte muestren de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque o desembarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su manipulación o sean diferentes a la anunciada.

**Cargue o Descargue Directo:** modalidad de operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en la instalación portuaria.

**Carta de Protesta:** también llamada Notificación de Discrepancia Aparente. Carta emitida por cualquiera de los participantes en una transferencia de custodia de carga, en la cual se menciona cualquier condición en disputa. Sirve como constancia escrita que se cuestionó una acción particular o alguna eventualidad al momento de ocurrir.

**Código IMDG:** código que recopila las disposiciones vigentes para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en bultos, y se denota como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

**Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP):** Código Internacional que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por el Estado Colombiano mediante la Ley 8ª de 1980, reglamentado parcialmente por el Decreto 1070 del 2015, con aplicación en el territorio nacional, donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que recalen en las mismas, así como a unidades móviles de perforación mar adentro.

**Concesión portuaria:** es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Agencia Nacional de Infraestructura, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de baja mar y zonas accesorias aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

**Contaminación marina:** la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

**Contaminante marino:** toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

**Conocimiento de Embarque:** documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.

**Consignatario:** persona habilitada por el conocimiento de embarque o documento que haga sus veces para recibir la mercancía.

**CORPOURABÁ:** corporación para el desarrollo sostenible de Urabá.



**Daños por contaminación:** pérdidas o perjuicios causados por los efectos y consecuencias de la contaminación e incluyen los costos de las medidas preventivas y las pérdidas o perjuicios causados por tales medidas preventivas.

**Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias:** es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto. La eficiencia operativa del terminal de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se medirá en función de estándares del mercado relevante para las operaciones que realice, Y no incluye las actividades de seguridad relacionadas con los procedimientos de inspección no intrusiva, las operaciones de transporte fuera del área portuaria, u otras actividades portuarias que no estén controladas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

**E.T.A. (Estimated Time Of Arrival):** es la declaración del Agente de Naves presentada a la Empresa, respecto de la fecha y hora esperada de arribo de una Nave anunciada al puerto.

**E.T.D. (Estimated Time Of Departure):** fecha prevista de salida del buque de la instalación portuaria.

**Fletador:** es la persona o empresa que fleta el buque al Armador, generalmente para transportar mercancías en un viaje o por un periodo de tiempo estipulado.

**Fuerza mayor:** se considera fuerza mayor el imprevisto que no es posible resistir, y cuyos efectos afectan o pueden llegar a afectar la operación del Terminal.

**Inspección no intrusiva:** operación de control realizada por las autoridades o por el concesionario con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten. La lectura de las imágenes en todo momento será realizada por las Autoridades, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

**INVIAS:** el Instituto Nacional de Vías de Colombia es una entidad estatal que opera bajo la administración del Ministerio de Transporte, y se encarga de ejecutar políticas, estrategias, planes y programas relacionados con la infraestructura vial pública del país.

**Libre Plática:** es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o carga.

**Medio ambiente:** todo lo que rodea a un ser vivo. Incluye especialmente las circunstancias de vida de las personas o de la sociedad en su entorno. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y momento determinado, que influye en la vida humana presente y en las generaciones venideras.

**Muelle:** construcción en el puerto o en las riberas de las vías fluviales, donde atracan las embarcaciones para efectuar el embarque o desembarque de personas, animales o cosas.



**Nave:** construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática.

**Naturaleza de la Obligación Aduanera:** la obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono o el decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ella.

**N.O.R (Notice of Readiness):** sigla proveniente del inglés que significa Notificación de Alistamiento, indica que la nave se encuentra lista en todos los aspectos para iniciar operaciones.

**Obligación Aduanera:** es el vínculo jurídico entre la administración aduanera y cualquier persona directa o indirectamente relacionada con cualquier formalidad, régimen, destino u operación aduanera, derivado del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a cada una de ellas, quedando las mercancías sometidas a la potestad aduanera y a los obligados, al pago de los derechos e impuestos, intereses, tasas, recargos y sanciones, a que hubiere lugar.

**Operador Portuario:** empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la actividad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería (Artículo. 5.9 de la Ley 1 de 1991).

**Organización Marítima Internacional – OMI / (IMO – International Maritime Organization):** organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación por los buques. También trata asuntos jurídicos, entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional.

**Piloto Práctico:** persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto marítima específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de Capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a Piloto Práctico y de los Pilotos Prácticos por cambio de categoría y/o jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

**Plan de Manejo Ambiental:** conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos y efectos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad. Incluye los planes de seguimiento, monitoreo, contingencia y abandono según la naturaleza del proyecto, obra o actividad. El Plan de Manejo Ambiental puede hacer parte del estudio de impacto ambiental o como instrumento de manejo y control para proyectos, obras o actividades.

**Protocolo:** es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en el terminal portuario.

**Puerto:** es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.



**Puerto de servicio público:** es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.

**Puerto habilitado para el comercio exterior:** es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.

**Puerto particular:** es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde los particulares poseen más del 50% del capital. Los puertos particulares pueden ser de servicio público o de servicio privado.

**Remolcador:** nave diseñada y construida con las características técnicas de maniobrabilidad, estabilidad, potencia, estructura y equipo para empujar o halar naves y artefactos navales, para apoyo portuario y/u otros servicios que pueda prestar conforme a la normatividad vigente.

**Residuo o desecho.** cualquier objeto, material, sustancia, elemento o producto que se encuentra en estado sólido o semisólido, o es un líquido o gas contenido en recipientes o depósitos, cuyo generador descarta, rechaza o entrega porque sus propiedades no permiten usarlo nuevamente en la actividad que lo generó o porque la legislación o la normatividad vigente así lo estipula.

**Responsables de las Obligaciones Aduaneras:** son responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía, así mismo, son responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, el intermediario y el declarante.

Para efectos aduaneros, la Nación está representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN- tal como lo establece el Artículo 3o del Decreto 2685 de 1999, o las normas que lo modifiquen o adicionen.

**Reunión Preoperativa:** confluencia del personal involucrado en la operación portuaria de una nave con el propósito de coordinar e impartir instrucciones sobre las actividades que se pretenden desarrollar.

**Seguridad de la información:** preservación de la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

**Seguridad y Salud en el Trabajo:** disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo. Conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones.

**Servicios de amarre y desamarre:** se entiende por servicio de amarre aquel cuyo objeto es recoger las amarras de una nave, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del Capitán de la nave o su tripulación.

Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de la nave de los elementos de fijación, siguiendo la secuencia e instrucciones del Capitán de la nave o su tripulación.

**Servicios portuarios:** son los derivados de la definición de actividad portuaria incorporada en este reglamento. Así mismo, se adopta y tiene en cuenta la clasificación de los servicios portuarios, establecida en la ley 01 de 1991.



**Sociedad Portuaria:** son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de un terminal, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria (Artículo. 5.20 Ley 1ª de 1991).

**Superintendencia de Transporte - Supertransporte:** vigila, inspecciona y controla la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país, en cuanto a lo que calidad de infraestructura y prestación del servicio se refiere.

**Tecnología de Información (TI):** término general que describe cualquier tecnología que ayuda a la producción, manipulación, almacenamiento, comunicación y/o diseminación de información.

**UKC:** de sus siglas en inglés (Under Keel Clearance) corresponde a la distancia entre la quilla del buque y el fondo marino.

**Usuarios:** son los armadores, líneas marítimas, agentes marítimos, propietarios de la carga, agencias de aduana, transportadores de carga o personas, operadores portuarios, proveedores, contratistas y en general todas las personas que utilizan, prestan o reciben servicios en la instalación portuaria.

**Ventana de tiempo:** período de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar al terminal portuario y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes.

**Vetting:** proceso general de aprobación de un buque para su uso. (Viene del inglés: To vet – de mirar o revisar nuevamente). El procedimiento varía de compañía a compañía.

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

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de un equipo capacitado, entrenado y cualificado para llevar a cabo eficientemente las operaciones en los muelles y brindar atención a las embarcaciones que arriban a sus instalaciones.

La empresa garantiza una adecuada vinculación del personal, ofreciendo formación integral, compensación salarial competitiva, bienestar laboral y atención integral a la salud, con el propósito de contribuir al desarrollo integral de sus empleados. Con la finalidad de garantizar a los usuarios del terminal las condiciones de seguridad, eficiencia y continuidad en la prestación del servicio, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de rechazar el ingreso a cualquier usuario que no acredite cumplir con el criterio de idoneidad, seguridad, eficiencia de acuerdo con los términos de este RCTO y sus protocolos.

Asimismo, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. implementa un procedimiento de selección de personal, el cual establece los pasos para la contratación de profesionales competentes acorde con los requisitos de las distintas áreas de la organización. Este proceso comienza con la solicitud de la vacante y concluye con un informe que determina la idoneidad del candidato para el puesto. La selección del personal se realiza basándose en el perfil de cada cargo, que incluye la identificación y misión de este, la descripción de funciones y rendición de cuentas, la responsabilidad del cargo en cuanto a gestión ambiental, salud y



seguridad, los requisitos del cargo que especifican las competencias necesarias (educación, formación, conocimientos y experiencia), y las responsabilidades y roles asociados al cargo.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ha definido perfiles detallados para cada uno de sus cargos, respaldados por procedimientos específicos para evaluar al personal, permitiendo así la planificación efectiva de programas de capacitación, entrenamiento, certificación y seguimiento.

La ejecución de servicios como cargue, descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación y reconocimiento, lo llevará a cabo la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. principalmente, pero en ocasiones se llevará a cabo a través de operadores portuarios altamente especializados. En cualquier caso, estos profesionales cuentan con certificaciones pertinentes y la clasificación adecuada del buen estado de la maquinaria y equipos de operación.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. evaluará periódicamente que los operadores portuarios cumplan lo establecido en este RCTO y sus protocolos.

## 1.5. Obligaciones

### 1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios

Los requisitos y procedimientos para el enrolamiento de operadores portuarios para prestar servicios en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. son:

- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. otorgará las autorizaciones de registro de conformidad con la capacidad de la Instalación Portuaria, el cumplimiento del Plan de Protección (PBIP), criterios de eficiencia operativa, continuidad en la prestación del servicio, seguridad y las necesidades operativas del mercado.
- Estar legalmente constituidos bajo las leyes colombianas y contar con el registro único tributario ante la DIAN y registro mercantil al día.
- Contar con su registro como Operador Portuario expedido por la Superintendencia de Transporte. En caso de que esta condición no se dé, de acuerdo al artículo 30 de la Ley Primera de 1991 y del artículo 5 de la Resolución 7726 de 2016, se le informará a Superintendencia de Transportes.
- Igualmente, todo operador portuario que ofrezca servicios marítimos y portuarios de manera directa o través de terceros a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., tales como remolcadores, amarradores, Pilotos Prácticos, lanchas, etc., deben estar debidamente registrados en la Superintendencia de Transporte y los registros y permisos pertinentes por parte de la Dirección Marítima.
- Diligenciar los formatos de registro ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y anexar la documentación requerida conforme al tipo de servicios que se va a prestar como operador portuario.
- Contar con sus propios equipos y/o elementos para la prestación de servicios portuarios, que sean idóneos y de acuerdo con los estándares de servicio que operan dentro de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.



Documento firmado digitalmente



- Mantener vigentes las pólizas de riesgo de acuerdo con los términos contemplados en este RCTO.
- En caso de que no cuente con historial crediticio idóneo, presentar garantía bancaria del pago de la tarifa de uso de instalaciones.
- Demostrar el cumplimiento de los estándares ambientales, sociales y de seguridad y salud en el trabajo de acuerdo con lo que establezca la ley.
- Tener disponibilidad para prestar servicios siete (7) días a la semana, veinticuatro (24) horas al día.
- Programar adecuadamente las operaciones de acuerdo con los requerimientos de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Cumplido los condicionamientos de inscripción definidos en los protocolos, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. informará por escrito al operador portuario que ha sido aceptada su solicitud y que queda formalmente inscrito como operador portuario para prestar servicios dentro de sus instalaciones.
- Suscribir el control de acceso y conexión al portal y sistema de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Surtido los pasos anteriores, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. hará internamente un registro de los datos de los operadores portuarios, para efectos de llevar un control de las empresas que hacen uso de la instalación portuaria, de conformidad con lo previsto en la reglamentación aplicable y priorizando en todo momento la capacidad de la instalación, los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.
- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cumpliendo con la ley Primera de 1991, Artículo 3 – Condiciones Técnicas de Operación, en lo respectivo al cumplimiento del PBIP, la seguridad y eficiencia operacional; se reserva el derecho de no enrolar operadores portuarios que no hayan cumplido con los requisitos legales y los dispuestos en los formatos de registro como operadores portuarios ante la Sociedad Portuaria o aquellos que tengan cualquier proceso de naturaleza penal, fiscal o disciplinario de pendiente resolución. Asimismo, de cancelar el enrolamiento de esos operadores portuarios, cuando quiera que estos realicen actividades que atenten contra la seguridad de la infraestructura o las personas, la eficiencia o la continuidad en la prestación del servicio público portuario en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- En el evento de que un Usuario de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no cumpla la cita adquirida por medio del portal idóneo para ese efecto, el Usuario deberá asumir todos los costos relacionados con los movimientos que haya realizado la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para colocar la carga en condiciones de disponibilidad.

Entre las causales de des enrolamiento de operadores portuarios que prestan servicios en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. son, las consideradas por el Comité de Amonestaciones y de acuerdo al Régimen de Infracciones, entre otras:

- El vencimiento de los permisos o de los registros como operador portuario ante las autoridades colombianas.



- Por el incumplimiento reiterado (2 veces o más) de cualquiera de las obligaciones de los operadores portuarios, de acuerdo con lo señalado en este RCTO o a las disposiciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Por faltas a la seguridad industrial, a la seguridad física, al control de la contaminación y a la preservación de activos por parte del operador portuario.
- Por afectación a la operación portuaria en temas de continuidad, eficacia y rendimiento.
- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. a través del Comité de Amonestaciones evaluará las causales de las faltas y una vez se decida el des enrolamiento de un operador portuario, le notificará por escrito informando las causas que motivaron la decisión y se seguirá el respectivo procedimiento.
- Por la indebida planeación de la prestación de servicios que lleven a traumatismos o retrasos en la operación portuario de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Las principales obligaciones que los operadores portuarios deben ejercer cuando se encuentren realizando labores en la instalación portuaria son las siguientes:

- Cumplir con las normativas legales establecidas por la autoridad competente, aquellas detalladas en este reglamento, las disposiciones relacionadas con las normas para contratistas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y las obligaciones especificadas en la licencia ambiental y demás actos administrativos correspondientes.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Garantizar la actualización constante de su registro como operador portuario ante la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con las actividades portuarias que lleve a cabo.
- Obedecer las instrucciones de las autoridades, y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en relación con aspectos de la operación, seguridad, disponibilidad de áreas, y todas las demás que afecten la continuidad y la eficiencia en la prestación del servicio público portuario.
- Pagar oportunamente todas las sumas derivadas del cobro de tarifas portuarias, penalizaciones o pago por cualquier otro concepto, incluyendo, pero sin limitarse a la tarifa de uso de instalaciones.
- Registrar ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. todos los funcionarios que ingresarán a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., como miembro del operador portuario específico.
- Cumplir con las disposiciones y legislación de las autoridades pertinentes y aportar la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias. Igualmente, deben cumplir con los tratados, convenios y acuerdos ratificados por Colombia en el desempeño de sus funciones.
- Realizar el debido agendamiento en el sistema de citas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para las operaciones portuarias que sean del caso. Cumplir con las



citas de forma puntual, de acuerdo con la cita obtenida en el sistema de agendamiento de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. En el evento de que por motivos de Fuerza Mayor no le sea posible cumplir con la cita, deberá cancelarla con por lo menos 12 horas de anticipación a la hora asignada.

- Ejecutar exclusivamente las operaciones para las cuales haya obtenido previa autorización y haya sido nominado por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Registrar y conseguir aprobación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. de todos los equipos y aparejos requeridos para la operación portuaria.
- Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo, deberá realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes.
- Mantener certificados vigentes de todos sus equipos y accesorios. La certificación deberá hacerse por una casa clasificadora de reconocimiento internacional registrada ante la Superintendencia de Transporte. Cualquier equipo y accesorio rentado por el operador también deberá estar certificado bajo las mismas condiciones.
- Registrar y conseguir aprobación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. de todos los equipos y aparejos requeridos para la operación portuaria.
- Registrar ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. a todo el personal dependiente y/o subcontratado necesario para sus operaciones, notificando de inmediato cualquier retiro o desvinculación del personal registrado.
- Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar satisfactoriamente ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
- Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica, de conformidad con las normas y estándares de seguridad establecidos para la instalación portuaria, lo cual deberá acreditar con certificados expedidos por entidades idóneas que evidencien la realización de capacitaciones frecuentes. Brindar a su personal programas de educación orientados al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
- Responder ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro de las instalaciones portuarias, ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados por otros operadores o contratistas independientes. Igualmente, responderá por los daños que cause su personal a las personas, naves, carga, equipos e instalaciones.
- Proveer a sus trabajadores de todos los equipos e implementos de protección personal adecuados para la ejecución de sus actividades. Mantener la identificación de todos los equipos usados en las operaciones, conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones todas las normas y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en su Manual



Documento firmado digitalmente



de Salud y Seguridad en el Trabajo, PBIP y en cualquier otro medio por el cual se entreguen instrucciones al respecto.

- Mantener su propio programa de higiene y seguridad industrial y un sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo acorde con su actividad económica y los factores de riesgo de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Estar al día con todas las obligaciones laborales, de seguridad social, de riesgos en el trabajo y contractuales de todos sus trabajadores de acuerdo con la legislación colombiana vigente.
- Cumplir los requisitos estipulados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., quien otorga autorización de ingreso y enrolamiento a los operadores portuarios de conformidad con la capacidad de la instalación portuaria, las necesidades operativas del mercado, conforme está previsto en el contrato de concesión portuaria 01 de 2019, el Artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia, continuidad en la prestación del servicio y productividad según estándares internacionales.
- Llevar un registro estadístico de todas las operaciones realizadas en las instalaciones y proporcionar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., cuando así lo solicite, la información relevante para el análisis de dichas operaciones.
- Suministrar oportunamente el personal y equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en la fecha y horas acordadas, así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Disponer de procedimientos, equipo de atención a emergencias adecuado y los medios para prestar los primeros auxilios.
- Recoger las basuras y desperdicios que se generen por motivos de la operación que se está realizando.
- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en el presente documento, cuando éstas se encuentren relacionadas con la seguridad de la instalación portuaria, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Los operadores portuarios se deben ubicar en el lugar asignado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Los equipos pueden circular de acuerdo con la programación en las áreas productivas para una operación específica. Terminada la operación, todos los equipos deberán ser retirados de la instalación portuaria, salvo casos excepcionales donde la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. de forma escrita autorice la permanencia de dichos equipos en el lugar previamente definido.
- Mantener un supervisor responsable en la instalación portuaria, que tenga la potestad para solucionar problemas operativos y hacer frente a todos los eventos donde tengan eventuales responsabilidades.
- Deben contemplar acuerdos de rendimiento, pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga.



- En situaciones en las cuales la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. detecte que una entidad dedicada a operaciones portuarias no posee el Registro de Operador Portuario expedido por la Superintendencia de Transporte, el incumplimiento de cualquier de sus obligaciones a la luz de este RCTO o de cualquier reglamentación en materia portuaria o de transporte, se procederá a informar dicha situación a la Superintendencia de Transporte. Esta última tomará las medidas que estime necesarias y apropiadas en respuesta a dicha notificación. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva la prerrogativa de amonestar al operador portuario en particular, o al funcionario de acuerdo al Régimen de Infracciones.
- Los operadores portuarios para la prestación de todos los servicios deben estar presente en la instalación portuaria durante todo el tiempo de prestación de su servicio.

### 1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

Las agencias marítimas deben cumplir con todo lo establecido en el Código de Comercio Libro 5, De la Navegación, Título 3. Del Agente Marítimo, entre lo que se incluye:

- Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte.
- Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.
- Representar judicialmente al Armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- Responder personal y solidariamente con el Capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías.
- Responder solidariamente con el Armador y el Capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país y con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., así como por los intereses de mora, sanciones, siniestros, pagos de tarifas, entre otros.
- Entregar al Capitán la documentación de autorización de zarpe.
- Coordinar con los responsables de las operaciones portuarias, a efecto de que haya Piloto Práctico, remolcador y amarradores.

Adicionalmente, debe, entre otros:

- Responder ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y/o terceros por los perjuicios que se deriven de su negligencia en la atención oportuna de los servicios que requieran las naves o líneas marítimas, así como las situaciones que se pudieran presentar durante la permanencia de la nave en las instalaciones portuarias.
- Coordinar, atender, anunciar la nave, mantener actualizada la fecha y hora de arribo y supervisar todos los servicios solicitados por la naves o líneas marítimas que representa durante su permanencia en la instalación portuaria. Igualmente, debe suministrar en los



tiempos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., la información que se requiera para programar, coordinar, prestar y supervisar los servicios solicitados.

- Al ingreso a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, las agencias marítimas, manifiestan que conocen, cumplen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente RCTO.
- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- Las agencias marítimas deben contar con la debida licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima, DIMAR.

### 1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

Los usuarios de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deberán conocer y aceptar los términos y condiciones estipuladas en el presente reglamento y las normas e instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., entre las que se encuentran:

- Cumplir con las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima (DIMAR), la Administración de Impuestos y Aduanas (DIAN), Superintendencia de Transporte y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.
- Mantener vigente las pólizas que exija la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., así como los permisos y licencias que exija la ley para la prestación de sus servicios.
- Registrar a todo el personal que vaya a realizar actividades dentro del terminal portuario y garantizar que porten su identificación en un lugar visible, y responder ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y terceros por la conducta, desempeño o daños ocasionados por los mismos.
- Cumplir todas las obligaciones laborales y contractuales de todos sus trabajadores de acuerdo con la legislación colombiana vigente. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso a la instalación portuaria en caso de encontrar irregularidades o incumplimientos. En ningún caso existe vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y el personal del usuario.
- Cumplir los horarios establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para realizar las actividades y trabajos que fueron autorizados y tener disponibilidad 24/7 para la realización de actividades portuarias.
- Tener aprobado su autorización de ingreso y enrolamiento por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. de acuerdo con los requerimientos establecidos por la misma. Este registro exonera a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. frente a terceros acerca de su idoneidad o los daños que los usuarios puedan ocasionar en la ejecución de las actividades que realicen dentro de la instalación portuaria.



Documento firmado digitalmente



- Actualizar la información suministrada a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. al vencimiento estipulado o cuando sea requerido.
- Informar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y devolver los carnés del personal registrado que se haya retirado o desvinculado.
- Informar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. acerca de cualquier irregularidad que se presente durante el desarrollo de sus actividades que puedan afectar la seguridad y eficiencia de la instalación portuaria.
- En caso de que algún trabajador o asociado a cargo del usuario realice algún reclamo judicial o extrajudicial, mantener a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. indemne de estos reclamos.
- Respetar las asignaciones de áreas de la instalación portuaria a las que se le haya sido autorizada.
- Respetar las priorizaciones derivadas de las instrucciones entregadas por autoridades del puerto, aquellas relativas a la eficiencia operativa de la instalación portuaria, aquellas relacionadas con la preservación de la seguridad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Los conductores que circulen en la instalación portuaria deben estar registrados ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. con todos los requisitos necesarios para ingresar a través del OCR de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., tener licencia de conducción vigente en la categoría requerida por la autoridad nacional para la clase de automotor asignado y aprobado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., cumplir con todos los lineamientos del plan de tráfico y de las autoridades y bajo ningún contexto deberán exceder los límites de velocidad.
- Mantenerse a paz y salvo ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. por concepto de facturas emitidas por los servicios prestados, áreas asignadas y obligaciones adquiridas directamente por su actividad o por los terceros que represente. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrá, en cualquier momento, suspender los servicios y el ingreso a su instalación portuaria, por la mora en el pago de cualquiera de estas sumas.
- Cumplir con las directrices proporcionadas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para dar cabal cumplimiento a las obligaciones y requisitos derivados de figuras aduaneras y tributarias especiales otorgadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), tales como el régimen de Zonas Francas, Centro de Distribución Logística Internacional, Depósitos Aduaneros, entre otros.
- Las mismas aplicables a los operadores portuarios de acuerdo con este RCTO, según corresponda.

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

Las operaciones ejecutadas en la instalación portuaria están regidas por el Plan de Protección de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., previamente aprobado por la DIMAR, que abarca todas las normativas de protección que deben cumplirse en la instalación



portuaria.

En todas las operaciones dentro de la instalación portuaria, la seguridad de las personas, equipos e instalaciones prevalece como prioridad.

Los procedimientos de entrada y salida hacia o desde las embarcaciones están debidamente controlados por los protocolos incluidos en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Todo personal y vehículos que acceda a la instalación debe estar familiarizado y cumplir con las normas y regulaciones de seguridad establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Las políticas de acceso a la instalación portuaria están detalladas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

## **CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO**

### **2.1. Organización**

Para el funcionamiento y operación de la instalación portuaria, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. posee un esquema organizacional que le permite prestar servicios eficientes y seguros, ver organigrama en el Anexo 1.

#### **2.1.1. Sociedad Portuaria La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., es un terminal multipropósito de servicio público dedicado a la construcción, operación, mantenimiento y administración de un terminal marítimo especializado para contenedores, gráneles sólidos, vehículos, carga suelta y carga general.

El terminal está diseñado para atender las cargas que vengan del interior del país con destino al exterior, o que provengan del exterior y tengan como destino el interior de país, transbordo y cabotaje.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., en el marco de su contrato de concesión portuaria realizó todas las inversiones necesarias para la construcción de la instalación portuaria, y prevé la recuperación de sus inversiones por medio del cobro de las tarifas portuarias, de acuerdo con los términos de los artículos 1 y 19 de la Ley 1 de 1991, y sus reglamentos.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en su calidad de sociedad y operador portuario, de forma eficiente y continua realizará la operación de todos los tipos de carga autorizada dentro del terminal portuario, tal y como lo prevé su contrato de concesión, y su registro de operación portuaria.

Las actividades de la operación portuaria que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. realiza están contempladas dentro de la legislación vigente y dentro del contrato de concesión, así como las operaciones complementarias que esto exige de acuerdo con los términos del Decreto 2091 de 1992, y todas aquellas permitidas por las normas aplicables.



Dichas operaciones comprenden entre otras: recepción y almacenamiento de carga, operaciones terrestres, distribución, despacho de carga y en general todas las correlacionadas al servicio de un terminal marítimo multipropósito, apto para recibir y operar los diversos tipos de barcos que harán uso de las instalaciones y que corresponden a portacontenedores de hasta 366m de longitud (eslora) y 48.2m de ancho (manga) y calado operacional de 14.5m, buques graneleros de hasta 229m de eslora y 36.8m de manga y calado operacional de 12.5m aproximadamente, buques Ro-Ro (transporte de automóviles y carga rodada) de hasta 200m de eslora y 35m de manga y calado operacional de 10m aproximadamente.

Cuenta con una zona de uso público otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI bajo el contrato de concesión portuaria 001 del 20 de marzo de 2019.

### **2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene como funciones principales, además de la establecidas en el contrato de Concesión Portuaria No. 001 del 20 de marzo del 2019 y sus respectivos Otrosí, entre otras, las siguientes:

- a) Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
- b) Desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
- c) Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada, previa autorización de la ANI y demás autoridades competentes.
- d) Definir las políticas operativas y de almacenamiento de la carga.
- e) Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el muelle.
- f) Regular, coordinar y supervisar los servicios a las entidades que los suministren y/o soliciten.
- g) Administrar y supervisar el proceso de atraque y desatraque de las naves en los muelles del terminal.
- h) Sustener y promulgar todas las políticas para la utilización de todas las facilidades portuarias, junto con sus accesos.
- i) Abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar competencia desleal o que cree prácticas restrictivas de la competencia, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 01 de 1991.
- j) Cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte o de quien haga sus veces, de conformidad con los términos legales.
- k) Cumplir con los demás requerimientos que las leyes prevean, respecto de otras autoridades de cualquier orden, entre otras, la obtención de licencias y permisos de autoridades locales y en forma especial, las exigencias que formule cualquiera de las autoridades competentes.



- l) Procurar la conservación y protección del medio ambiente y llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos, de conformidad con los permisos y/o autorizaciones ambientales emitidos por las autoridades competentes, los cuales se deberán mantener vigente.
- m) Denunciar ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, medio ambiente o la salud de las personas o los animales.
- n) Mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria con el propósito de mejorar la eficiencia de la instalación portuaria y comprometerse a revertirlas a la Nación en los términos establecidos en el contrato de concesión portuaria y en las disposiciones legales vigentes para este efecto.
- o) Observar y cumplir las disposiciones sobre higiene y seguridad industrial portuaria y protección a las instalaciones portuarias.
- p) Mantener vigente las pólizas que se constituyan en desarrollo del contrato de concesión y reponer su monto cada vez que se disminuya o agote.
- q) Suministrar a la Superintendencia de Transporte y a cualquier autoridad que así lo requiera los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones, en especial aquellas de vigilancia y control.
- r) Permitir el acceso, bajo el cumplimiento de procedimientos y normas establecidas para las instalaciones, de los funcionarios del Ministerio de Transporte, de la Superintendencia de Transporte, de la Dirección General Marítima - DIMAR, Dirección de Antinarcóticos – DIRAN, Dirección de Impuestos Nacionales - DIAN y de otras autoridades que ejercen funciones específicas en los puertos.
- s) Cooperar con las autoridades del orden nacional, departamental y municipal, con otras sociedades y operadores portuarios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, cuando sean necesarias, así como en la prevención y control de emergencias que ocurran en las áreas de su muelle.
- t) Poner en práctica los más altos estándares de seguridad industrial para las operaciones y actividades de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- u) Mantener una operación segura, eficiente y continua dentro de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., para lo cual contará con las prerrogativas necesarias para mantener la organización de la instalación portuaria.
- v) Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y con los rendimientos definidos por la Sociedad Portuaria, asegurando que los equipos e instalaciones portuarias sean utilizados eficientemente
- w) Aquellas contenidas en su contrato de concesión portuaria.

## 2.2. Administración

### 2.2.1. Modelo de administración y operación



La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. posee un sistema integrado de gestión que permite garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios, desde las actividades de recepción, almacenamiento y despacho de productos de exportación de alimentos perecederos como banano, plátano y frutos exóticos, exportación e importación de contenedores, importación y exportación de vehículos y carga rodada, transbordo, importación y exportación de graneles, cabotaje, entre otros.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. garantiza el debido cumplimiento, administración, mantenimiento y desarrollo de la infraestructura portuaria para la prestación eficiente y segura del servicio de acuerdo con lo exigido por las autoridades competentes.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía de Colombia S.A. es de inversión privada con prestación de servicio público en general, operado bajo el esquema de concesión portuaria marítima, según lo establecido en el contrato de concesión portuaria y cuenta con una zona de uso público otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI bajo el Contrato de Concesión Portuaria 001 del 20 de marzo de 2019, Otrosí N° 01 de 2019 y Otrosí N° 2 de 2021. El mentado contrato de concesión prevé que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. realice las actividades portuarias al interior del puerto con lo cual remunerará sus inversiones, en los términos de los artículos 1 y 19 de la Ley 1 de 1991.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con un manual de operaciones portuarias, que establece y describe las actividades operativas y administrativas para el manejo y la seguridad de la carga de acuerdo con la modalidad de la operación. Adicionalmente, cuenta con procedimientos del área de documentación y operaciones con sus respectivos formatos, incluidos en el sistema de gestión de calidad (inventario, tarja, registro de ingreso y retiro de carga, entre otros).

### **2.2.2. Relación con los usuarios**

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y los usuarios, las autoridades y asociados están a cargo principalmente del Presidente o su delegado o el funcionario que tenga asignadas orgánicamente las funciones específicas para el caso específico.

Todo usuario para acceder y realizar actividades en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. debe estar previamente registrado y enrolado ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. como operador, cliente o proveedor, y es de su responsabilidad la veracidad y actualización de la información que suministre, así como los costos que genere la omisión, inexactitud o retardo en la entrega de esta información.

Los usuarios, tanto operadores como proveedores, de los diferentes servicios deben dar cumplimiento a las disposiciones establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

En caso de incumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación por parte de los usuarios y operadores, se procederá a suspender las operaciones desarrolladas por estos y revisar los términos de los contratos relacionados para tomar la acción que corresponda conforme a los protocolos pertinentes. Esto se realiza de acuerdo con el Régimen de Infracciones, manual de contratistas y el procedimiento de compras y contratación.

El intercambio de información para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos, atención telefónica y a través del sistema informático de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.,



Documento firmado digitalmente



procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y conservación de datos. La información, comunicados y mensajes publicados en el portal web de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se entiende debidamente comunicada a cada uno de los usuarios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en la fecha y hora de la publicación.

Toda información suministrada por los usuarios tiene carácter de información confidencial, reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

### **2.2.3. Estructura tarifaria**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta una estructura tarifaria construida a través de la aplicación de la normativa establecida en la Ley Primera de 1991 y la Resolución 723 de 1993 y sus modificaciones definidas de acuerdo con los servicios que presta y de conformidad con las disposiciones comerciales y portuarias sobre la materia. Estas se encuentran publicadas en el tarifario de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. conforme al registro adelantado frente a la Superintendencia de Transporte – Delegatura de Puertos.

### **2.2.4. Protocolo de facturación**

Todo lo referente a los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para tal efecto, se encuentran reglamentados en los procesos administrativos de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se maneja mediante el sistema interno de la empresa. Este sistema diligencia la información registrada por todas las áreas que participan directamente en la operación, con el ingreso de la respectiva documentación y confirmación de parte del área de operaciones hasta llegar al área comercial que maneja los contratos con los manifiestos y sus consignatarios. Por último, el área de facturación realiza la configuración del servicio y emite factura.

Para que se dé lo anterior:

1. El usuario debe estar debidamente registrado como cliente, proveedor, u operador portuario.
2. Debe contar con el respectivo registro de operaciones.
3. Cumplir con el debido proceso de facturación que condiciona el servicio prestado.

Cualquier queja relacionada con la facturación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., deberá ser tramitada ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para que esta sea resuelta dentro de un periodo de tiempo razonable, de acuerdo con la queja. Luego de la respuesta de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., el usuario podrá interponer su queja ante la autoridad correspondiente.

### **2.2.5. Sistema de gestión de calidad**



La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con un sistema de gestión de calidad, de salud y seguridad en el trabajo, gestión ambiental y gestión de protección portuaria. Contempla el manual de operaciones portuarias en el cual están incluidas las actividades de mantenimiento, el plan de preparación y respuesta ante emergencias donde se encuentran los procedimientos para todas sus operaciones, o que le permite tener control de calidad y seguimientos de todos sus procesos.

Los objetivos del sistema de gestión de calidad son:

- Prevenir, controlar y reducir los riesgos asociados a las actividades realizadas en las operaciones.
- Garantizar la administración adecuada de los recursos para el cumplimiento de las metas establecidas.
- Satisfacer las expectativas y necesidades de las partes interesadas.
- Prevenir, controlar y reducir los posibles impactos ambientales generados en las operaciones.

#### **2.2.6. Políticas de calidad y acceso**

Con el fin de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con una política de calidad y acceso, que debe ser cumplida por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en la instalación portuaria, para alcanzar los siguientes objetivos:

- Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
- Implementar y mantener la política de gestión de calidad.
- Mantener una adecuada competitividad.
- Ofrecer una política de acceso, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.
- Realizar todas las operaciones de manera segura y orientada al cliente, en cumplimiento de todas las leyes, normas y reglamentos aplicables.
- Tratar a todos sus clientes en pie de igualdad, brindándoles el mismo alto nivel de servicio.
- Mantener un sistemático, actualizado y bien documentado sistema de gestión de calidad.
- Manejar en estricta reserva los intereses de todos los clientes, así como la información relativa a especificaciones de productos.
- Desarrollar y fomentar en la empresa una cultura orientada hacia el futuro con el objetivo de influir positivamente en la calidad y eficiencia.
- Alentar a los clientes a proporcionar comentarios sobre las operaciones del terminal y sus requerimientos.



- Establecer, implementar y revisar los objetivos de calidad a modo de lograr una mejora continua en el desempeño de las operaciones.

Esta política de calidad es de pleno conocimiento de todos los usuarios y se encuentra divulgada por los medios disponibles.

### **2.2.7. Sistema de comunicación y de información**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con un sistema de comunicación y de información que incluye:

- Manejo y protección de la Información.
- Identificación y preparación de listas de información y documentación que se consideran esenciales para el negocio.
- La información y documentación se categoriza como pertinente y crítica.
- Cuando sea práctico, la información/documentación física se debe minimizar, prefiriendo el almacenamiento y recuperación electrónica.

Todo usuario que tenga acceso a la información y recursos de tecnología de la información (TI) de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. debe cumplir las políticas, normas, procedimientos y requisitos establecidos por ésta y por la normatividad sobre la materia, evitando su pérdida, acceso no autorizado, exposición o uso indebido y se hará responsable del uso indebido del sistema.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de una plataforma de sistemas administrativos y operativos que brinda a todos los usuarios, la posibilidad de interactuar con servicio al cliente.

### **2.2.8. Código de Buen Gobierno**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ha formulado un Código de Buen Gobierno que integra y fusiona las mejores prácticas de gobierno corporativo adoptadas e implementadas. Su objetivo principal es impulsar la competitividad, preservar, mantener y difundir la integridad, orientar las acciones de los funcionarios para promover la ética empresarial, asegurar la confianza de los accionistas en la gestión de la sociedad, cumplir con los compromisos hacia los grupos de interés y garantizar la transparencia en la divulgación de su rendimiento.

El Código de Buen Gobierno se alinea con la misión, visión y código de conducta y ética que incorpora principios relacionados con los derechos y tratos, transparencia, fluidez e integridad de la información, así como la gestión de conflictos de intereses y la resolución de controversias.

En paralelo, el Código de Conducta y Ética de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. constituye un marco normativo completo que regula las políticas, principios y criterios que orientan la gestión empresarial y las actividades técnicas y profesionales del personal. Este código se fundamenta en valores y principios éticos compartidos por todos los actores involucrados en la actividad empresarial de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.



El Código de Conducta y Ética desempeña un papel fundamental en la construcción de un entorno laboral óptimo, al establecer de manera clara y precisa las normas de comportamiento para directivos, empleados, clientes, transportadores, inspectoras, proveedores, contratistas y otros colaboradores laborales o comerciales de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Este enfoque busca fortalecer las relaciones internas y externas basadas en la confianza, transparencia y credibilidad.

Todas las disposiciones del Código de Conducta y Ética son de obligatorio cumplimiento para todos los empleados de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., extendiendo su aplicación, según lo pertinente, al personal contratado, sin distinción de modalidad de vinculación, así como a clientes, proveedores, contratistas y demás partes involucradas en las relaciones comerciales de la empresa.

### **2.2.9. Inspección, vigilancia y control**

En situaciones de incumplimiento en la prestación de servicios, los autorizados y, en general, los usuarios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tienen la facultad de notificar a las Autoridades Competentes, tales como la Superintendencia de Transporte, la ANI, DIMAR, la Autoridad Ambiental, Sanidad Portuaria, y aquellas entidades que incidan de alguna manera en las operaciones portuarias, según corresponda. Estas autoridades, en el ejercicio de sus funciones legales, llevarán a cabo las acciones que consideren pertinentes en lo respectivo a inspección, vigilancia y control correspondientes en relación con las condiciones técnicas de operación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

## **CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá se encuentra localizada al costado sur de Bahía Colombia del Golfo Urabá, mar Caribe de la costa Atlántica de Colombia, en cercanías a la desembocadura del río León y la vereda El Canal del corregimiento de Nueva Colonia, perteneciente al municipio de Turbo, Antioquia.

Se localiza a 2600 m aguas arriba de la desembocadura de río León, en las coordenadas 7°55'28" latitud Norte y 76°44'15" longitud Oeste. La altura media es de 1.5 m.s.n.m.



Documento firmado digitalmente

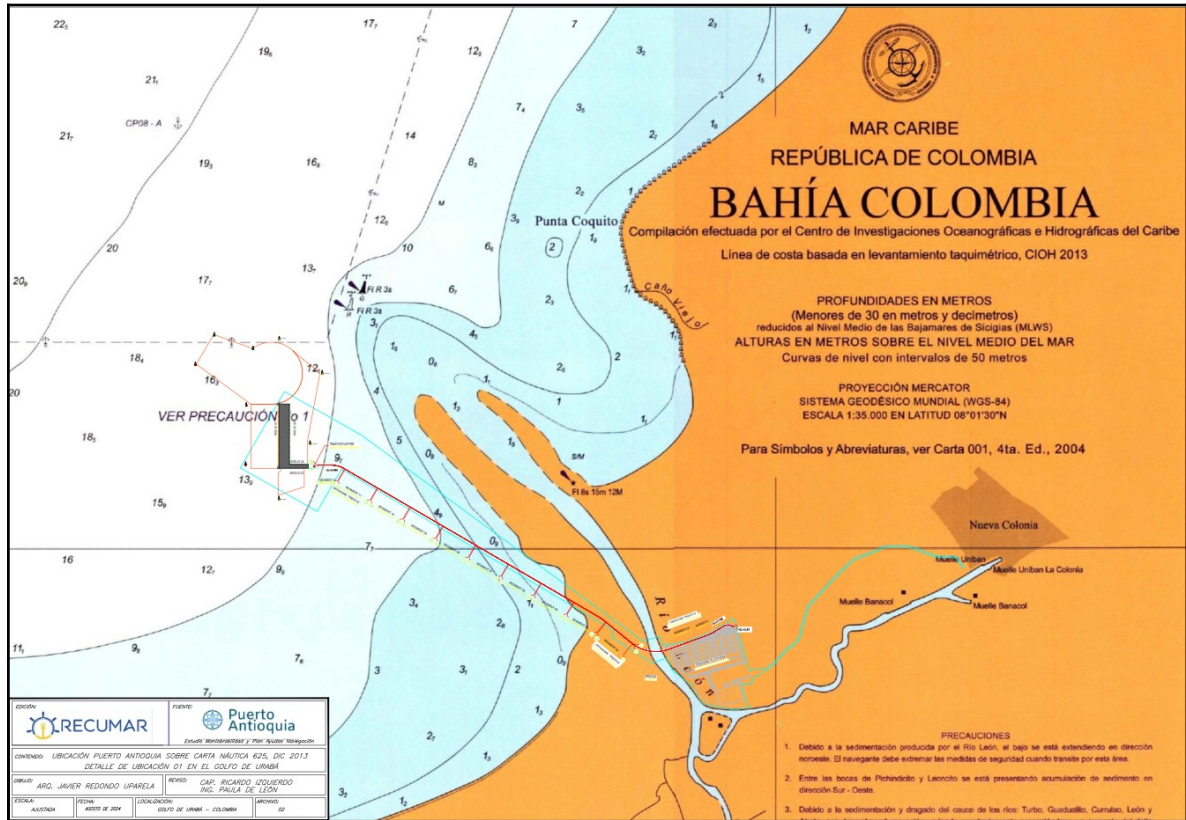


Ilustración 1. Localización del proyecto (ver Anexo 3).

Fuente: Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. – Edición: Recumar S.A.S. sobre Carta Náutica 625

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se ubica en dos áreas de importancia designadas como terminal terrestre y muelle. La conexión entre estos dos sectores se realiza a través de un viaducto.

La conexión entre el terminal en tierra y el muelle se hace por medio del viaducto que cruza el río León con un puente de 330.40 metros de longitud total, con una longitud total del viaducto de 4,190.47m.

El área del terminal en tierra es de 35.4 hectáreas (ha) y la de los muelles marítimos, con canales de acceso y área concesionada marítima de 120.4 ha.

### 3.1. Canales de acceso

El Golfo de Urabá cuenta con un acceso natural hacia la instalación portuaria. Las profundidades medias al norte son del orden de los 40m y de 20m en la porción interior. Ingresando a Bahía Colombia, hacia la estación de pilotos y zonas de fondeo establecidas por la autoridad marítima, es el lugar más estrecho del golfo con un ancho de 6km aproximadamente y profundidades de hasta 18m.

Los barcos que se dirigen a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se aproximan desde el norte, a través del Golfo de Urabá. Los Pilotos Prácticos abordarán la nave en la estación de Pilotos de Urabá, frente a Punta Las Vacas

La ubicación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en Bahía Colombia cuenta con la facilidad de no requerir canal de navegación para hacer la aproximación a las zonas

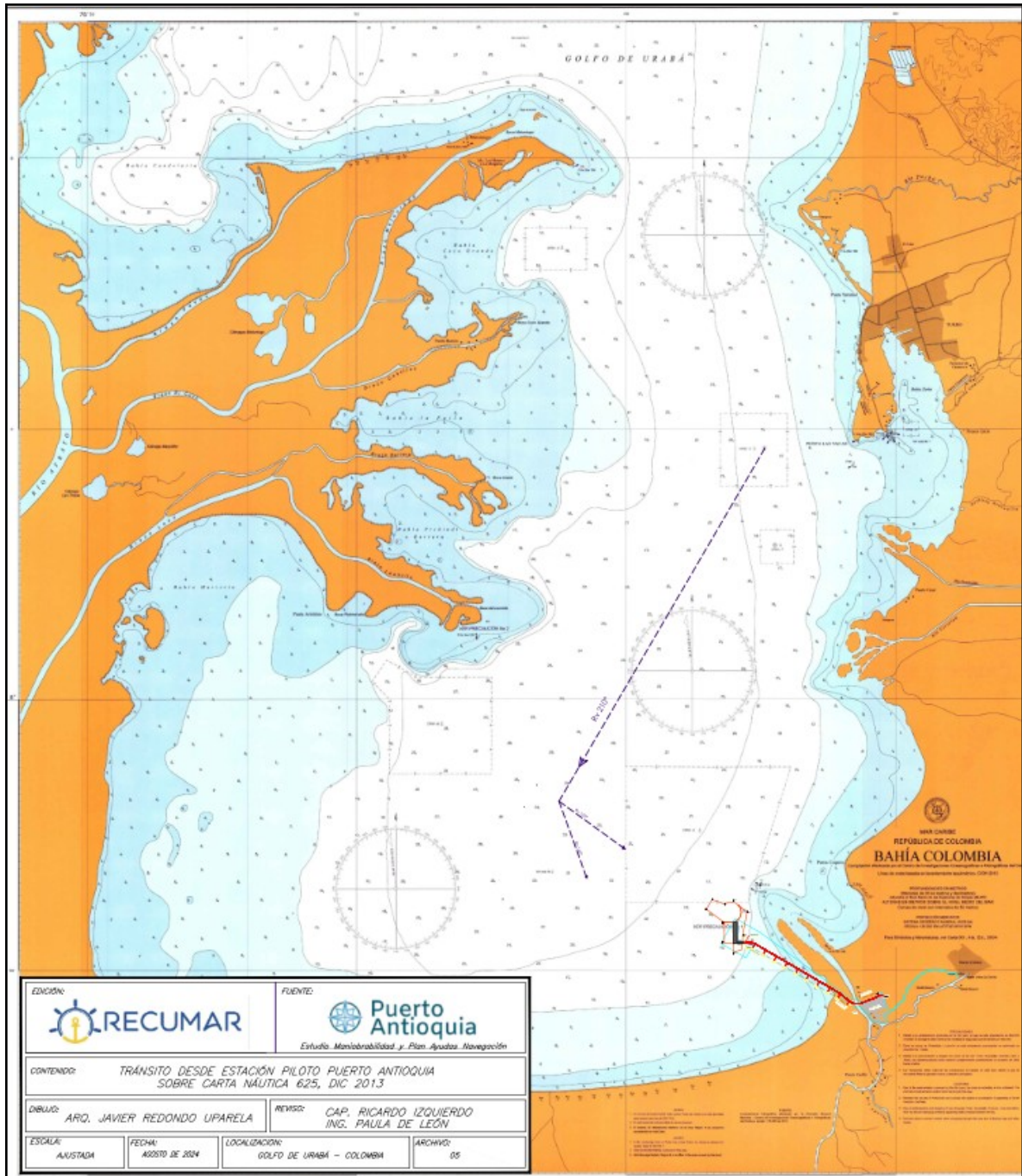


Documento firmado digitalmente



de maniobra. El rumbo de aproximación establecido para aproximación a la zona de operaciones será la ayuda utilizada por las motonaves hasta el momento de llegar a la zona de reviro, norte o sur, diseñadas para adelantar el giro de la nave, atracar o salir de la zona con seguridad (Fuente: Estudio de Maniobrabilidad, Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., 2024).

La distancia desde el punto de abordaje del Piloto Práctico hasta la plataforma offshore de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene una longitud de aproximadamente 7 millas y las profundidades para esta zona varían desde los 13 hasta 21 metros (Fuente: Plan General de Ayudas a la Navegación, Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., 2024):



**Ilustración 2.** Tránsito a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. desde Estación de Pilotos (ver Anexo 3)



Fuente: Estudio de Maniobras y Plan de Ayudas a la Navegación, Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Edición: Recumar S.A.S. sobre Carta Náutica 625

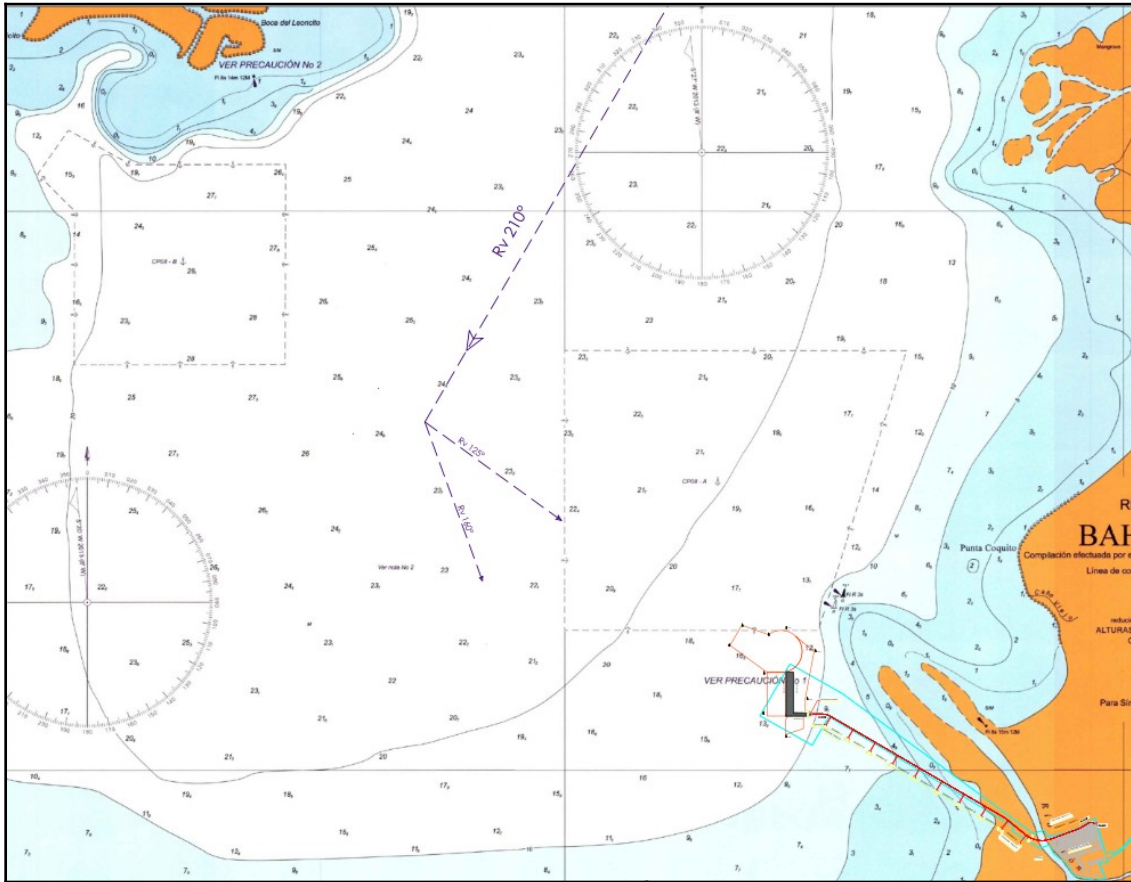


Ilustración 3. Área de aproximación al Punto de viraje (ver Anexo 3)

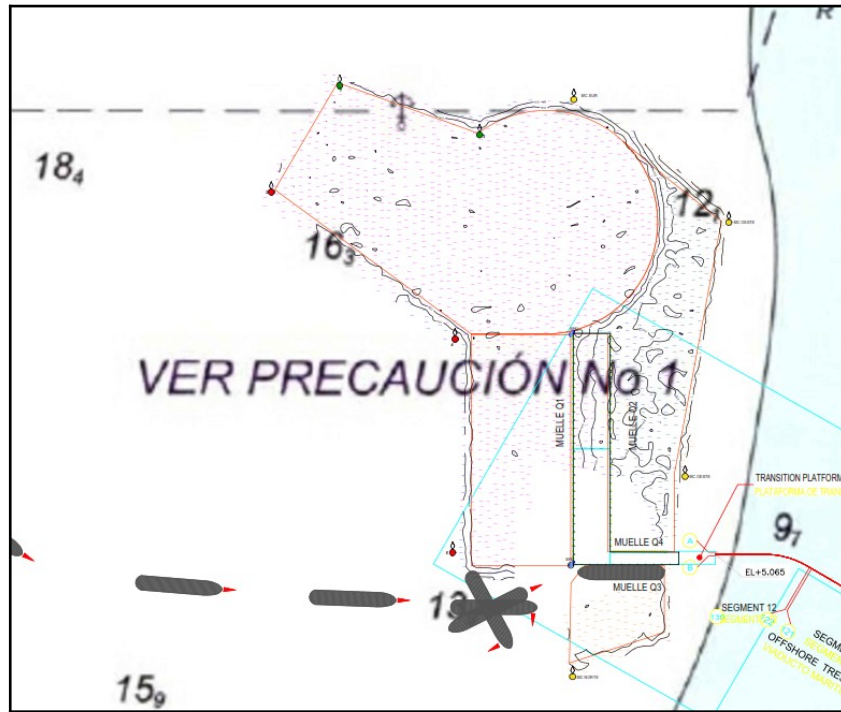
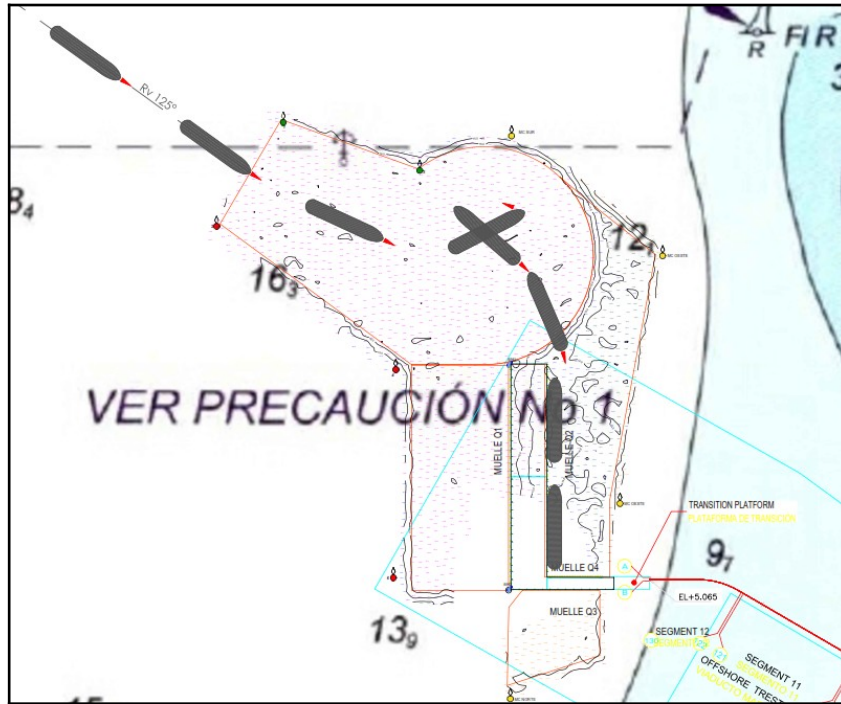
Fuente: Estudio de Maniobras y Plan de Ayudas a la Navegación, Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Edición: Recumar S.A.S. sobre Carta Náutica 625

Hay dos rutas de acceso (referencia: Estudio de Maniobrabilidad la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.):

- Aproximación Norte: rumbo verdadero  $125^\circ$  durante una navegación de 3.5 millas hasta la zona de reviro norte de 550 metros de diámetro.
- Aproximación Sur: rumbo  $160^\circ$  durante una navegación de 3.5 millas hasta el punto ubicado en Latitud  $07^\circ 56,0$  N y Longitud  $76^\circ 48,0$  W en donde tomará rumbo  $095^\circ$  por 1.5 millas hasta la zona de reviro sur de 300 metros de diámetro.



Documento firmado digitalmente



**Ilustración 4.** Tránsito de punto viraje a zona de reviro norte y sur  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Para la aproximación a las plataformas o muelles de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., los barcos se aproximan desde el norte, manteniéndose a una distancia segura al oeste del naufragio del norte. Los barcos giran en la línea de aproximación respectiva para el canal de acceso norte de las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dependiendo del muelle para donde se dirija, el cual cuenta con ayudas para la navegación, boyas de navegación con luces, balizas y luces en los muelles para facilitar las maniobras de aproximación, atraque y zarpe (información detallada en el Estudio de

Maniobrabilidad).

### 3.2. Dársena de maniobras y Reviro

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con dos dársenas de maniobra, una para la ruta Norte y otra para la ruta Sur de 550m de diámetro y 300m de diámetro respectivamente, de acuerdo con lo establecido en el Plan General de Ayudas a la Navegación y la batimetría realizada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.:

- Aproximación Norte: Con una navegación en rumbo  $125^\circ$  desde el punto de viraje, en una posición estimada en Magna Sirgas 702616.0450 E y 1371558.1580 N se encuentra una zona con profundidades aproximadas de 16,5 metros (de acuerdo con Batimetría realizada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.) que conforman un círculo de 550 metros de diámetro en el cual las embarcaciones de mayor tamaño consideradas como nave tipo, es decir los porta contenedores de 366 metros de eslora, deberán, con ayuda de remolcadores, posicionarse con rumbo  $000^\circ$ , o norte franco, para iniciar su desplazamiento hacia popa hasta llegar al punto de atraque en el muelle 1 de la plataforma. De igual manera, en esta zona, las naves tipo de menor tamaño, se posicionan con norte franco para iniciar navegación hacia popa e ingresar a posición de atraque en muelle 2.

Otras embarcaciones de menor tamaño que por programación operacional sean ubicadas en muelle 1 podrían adelantar la aproximación en zona de reviro enfilando el muelle de atraque asignado en navegación normal avante.

- Aproximación Sur: Con una navegación en rumbo  $160^\circ$  durante 3.5 millas, se llegará al punto ubicado en Latitud  $07^\circ 56,0$  N y Longitud  $76^\circ 48,0$  W en donde tomará rumbo  $095^\circ$  por 1.5 millas hasta la posición Latitud  $07^\circ 59,0$  N y Longitud  $76^\circ 49,0$  W en donde se encuentra una zona con profundidades aproximadas de 12 metros (de acuerdo con Batimetría realizada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.) que conforman un círculo de 300 metros de diámetro en el cual las naves tipo carga rodante o Ro-Ro, deberán, con ayuda de remolcadores, posicionarse con rumbo  $270^\circ$ , para iniciar su desplazamiento hacia popa hasta llegar al punto de atraque en el muelle 3 de la plataforma.

Otras embarcaciones de menor tamaño que por programación operacional sean ubicadas en muelle 3, o también en muelle 1 cuando su calado lo permita, podrán adelantar la aproximación en zona de reviro enfilando el muelle de atraque asignado en navegación normal avante.

Aproximándose con rumbo  $160^\circ$  vira hasta el  $095^\circ$  avanzando hasta la zona de reviro sur, en donde detendrá el avance para que con medios propios del buque y remolcadores efectúe el reviro hasta quedar con proa  $270^\circ$  y así iniciar marcha atrás. Existirán unas boyas de referencia (tipo cardinal) que indican los límites de la zona de reviro.

### 3.3. Área de atraque

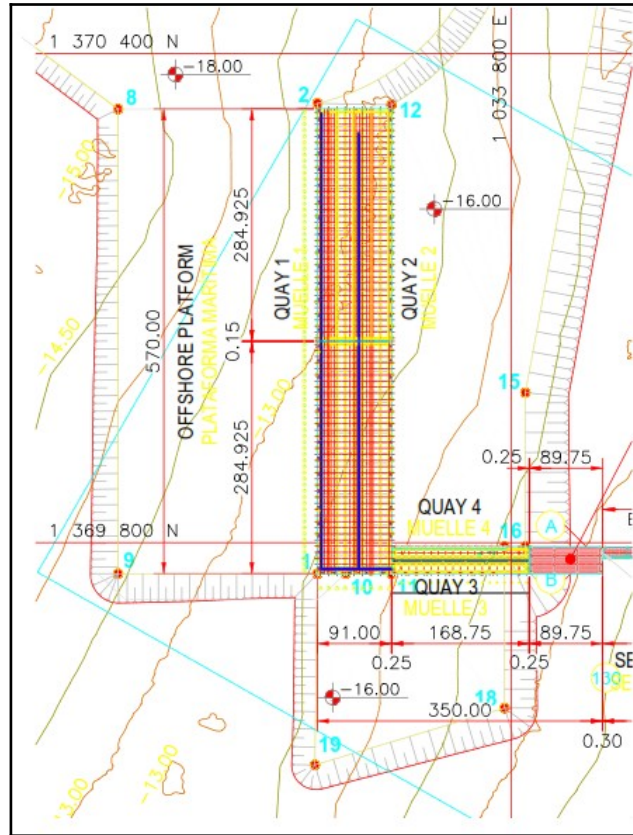
El área de atraque frente al muelle Q1 es un polígono de 245m de ancho x 570m de largo y una profundidad de 16.3m. Para el muelle Q2 es un polígono de 165m de ancho x 537m de largo, con una profundidad de 13.5m. Para el muelle Q3 es un polígono de 165m de ancho x 230m de largo y una profundidad de 12.0m. Para el muelle Q4 de servicios, el área de atraque para embarcaciones menores es un polígono tiene una longitud de 139m, ancho de 30m y profundidad de 13,5 metros. (Fuente: Terminal – Arreglo General, COTEMA, Proyecto Puerto Antioquia).



Documento firmado digitalmente



El tipo de fondo en el área de atraque es arcilla limosa suave, característica de un material lodoso.



**Ilustración 5.** Áreas de atraque muelles Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### 3.4. Muelle Marítimo

Los muelles marítimos se ubican en las siguientes coordenadas:

PUNTO	ESTE	NORTE
1	702.677,50	1.370.713,15
2	702.677,50	1.371.283,15
3	702.768,48	1.371.283,15
4	702.768,48	1.370.746,15
5	702.907,50	1.370.746,15
6	702.907,50	1.370.713,15
1	702.677,50	1.370.713,15

**Tabla 1.** Coordenadas Ubicación del Muelle  
**Fuente:** Contrato de Concesión

A continuación, se presentan las características de los muelles de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.:





MUELLE	TIPO DE EMBARCACIÓN	DETALLE DEL MUELLE
<b>Q1 Muelle Occidental</b>	Portacontenedores, multipropósito, carga general, bulk carrier, Ro- Ro	Longitud del muelle: 570m  Alineación de muelle: 00°N /180°N  Profundidad náutica: 16.3m.  Ancho de muelle: 91m (compartida con Q2).  Resistencia de la losa (Capacidad Portante): 50KN/m <sup>2</sup>
<b>Q2 Muelle Este</b>	Portacontenedores, multipropósito, carga general, bulk carrier, Ro- Ro	Longitud muelle: 537m  Alineación del muelle: 00°N / 180°N  Profundidad náutica: 13.5m.  Ancho de muelle: 91m (compartida con Q1).  Resistencia de la losa (Capacidad Portante): 50KN/m <sup>2</sup>
<b>Q3 Muelle Sur</b>	Portacontenedores, multipropósito, carga general, bulk carrier, Ro- Ro	Longitud muelle: 230m  Alineación de muelle :090°N / 270°N  Nivel de dragado de zona de muelle: 12.0m.  Ancho de muelle: 33m  Resistencia de la losa (Capacidad Portante): 50KN/m <sup>2</sup>
<b>Q4 Muelle de Servicio</b>	Embarcaciones de Apoyo	Longitud muelle: 139m.  Profundidad náutica: 13.5m.  Resistencia de la losa (Capacidad Portante): 50KN/m <sup>2</sup>

**Tabla 2.** Características Muelles Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

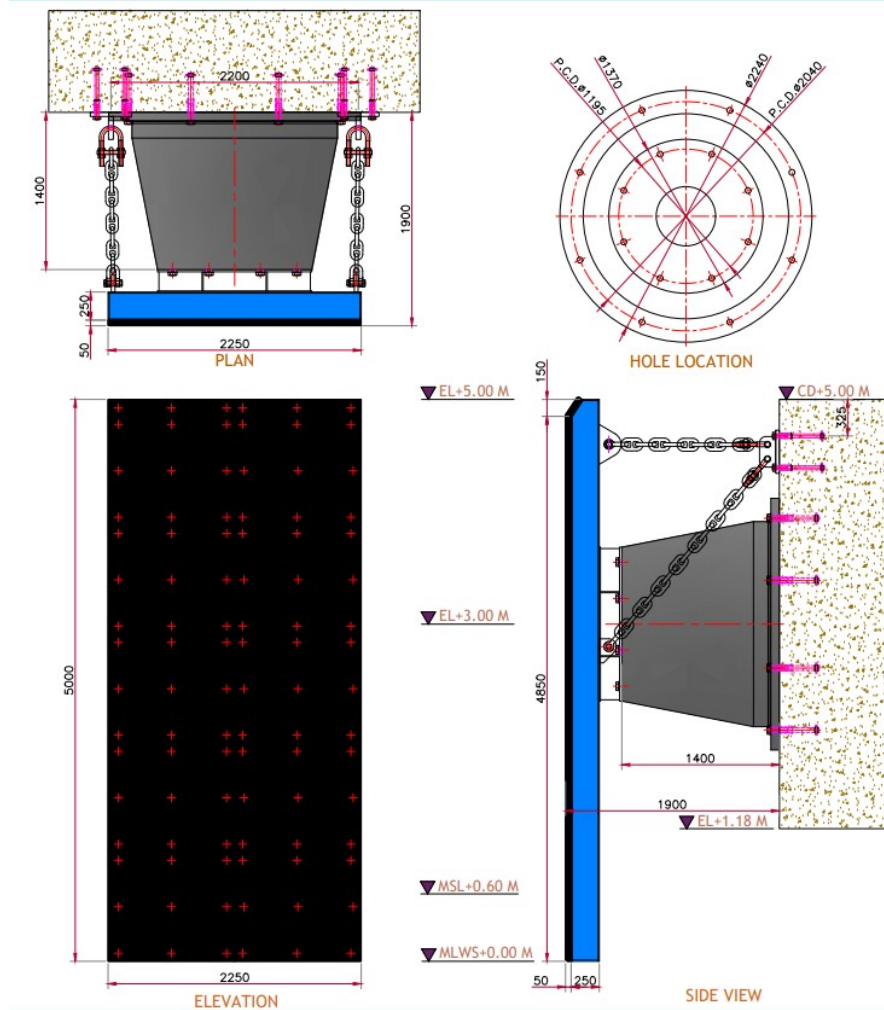
**Fuente:** Proyecto de Puerto Multipropósito Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

- **Elementos de amarre y defensas:**

*Defensas:*

Hay 75 defensas entre los muelles Q1 y Q2. En el muelle Q1 hay 39 defensas (capacidad de absorción de 1.525 kN.m) y en el muelle Q2 hay 36 defensas (capacidad de absorción de 1.350 kN.m).

En el muelle Q3 hay 16 defensas con una capacidad de absorción de 1.150 kN.m. y el muelle Q4 tiene 31 defensas con una absorción de 243 kN.m.

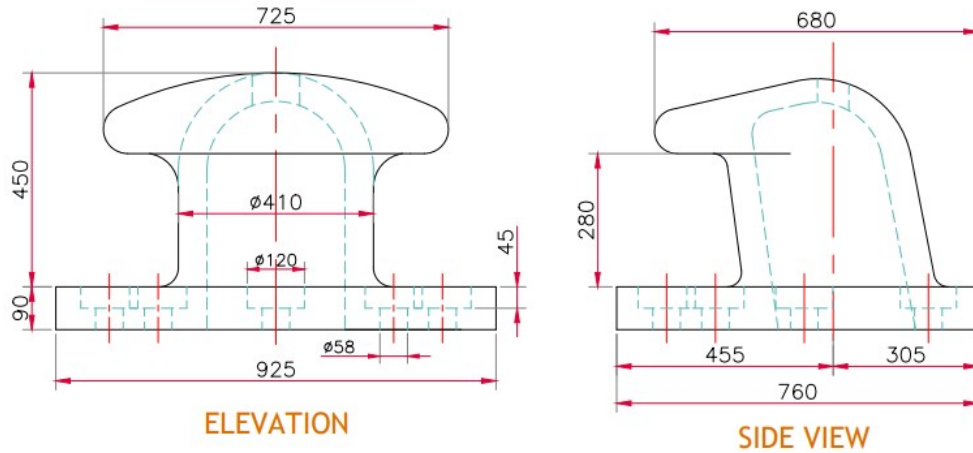


**Ilustración 6.** Diseño defensas Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.  
Fuente: COTEMA 2023

**Bitas:**

A lo largo del muelle Q1 se encuentran distribuidas 30 bitas con capacidad de 150 toneladas y a lo largo del muelle Q2 se encuentran 28 bitas con capacidad de 150 toneladas.

Por su lado, el muelle Q3 cuenta con 14 bitas con capacidad de 100 toneladas distribuidas a lo largo del mismo y el muelle Q4 tiene 16 bitas con capacidad de 30 toneladas.



ELEVATION

SIDE VIEW

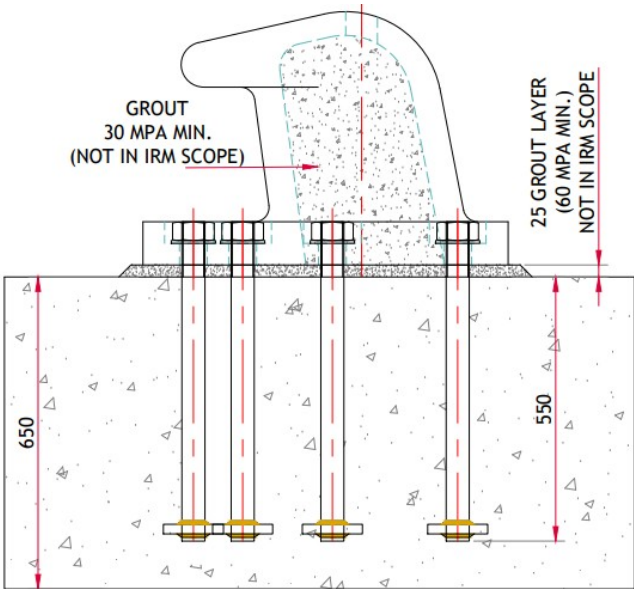


Ilustración 7. Diseño y anclaje bitas de amarre Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.  
Fuente: COTEMA 2023

• **Plataforma de Empalme**

Esta plataforma permite la conexión entre el muelle y el viaducto, tiene una longitud de 89,75m de largo y 33m de ancho.

La plataforma de empalme tiene un área aproximada de 2.961,75m<sup>2</sup> y se encuentra localizada en las siguientes coordenadas:

PUNTO	ESTE	NORTE
1	703.027,50	1.370.746,15
2	703.027,50	1.370.713,15
3	702.907,50	1.370.713,15
4	702.907,50	1.370.746,15
1	703.027,50	1.370.746,15

Tabla 3. Coordenadas plataforma de empalme

Fuente: Contrato de Concesión

Cuenta con una oficina en la plataforma, una carretera de conexión, una franja adaptada a las cargas de las rampas Ro-Ro, un área al aire libre para servicios y estacionamiento, marcación y señalización vial, equipamiento vial y todos los servicios, redes e iluminación necesaria.

- **Viaducto y puente**

Tiene una longitud de 4.190,47m de largo y 12,95m de ancho apilado sobre mar y tierra desde la plataforma de empalme hasta la plataforma terrestre.

Cuenta con tres carriles de circulación, además de las redes y servicios necesarios para el viaducto, la plataforma marina y la plataforma de transición, al igual que la marcación y señalización vial, equipamiento vial, todos los servicios necesarios, redes, iluminación y bandejas de cables y las ayudas a la navegación para las áreas de navegación y la plataforma costa afuera.

La superestructura tendrá iluminación a lo largo del viaducto.

### **3.5. Ayudas a la navegación**

El servicio de mantenimiento y supervisión de la señalización en los canales públicos marítimos navegables en los puertos, está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima - DIMAR, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM); DIMAR presta el Servicio de Ayudas a la Navegación en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, incluyendo los canales de acceso, cuando ello aplica, a los principales puertos marítimos del país.

Las cartas náuticas de DIMAR que son de apoyo para la navegación en el Golfo de Urabá y que se utiliza para las maniobras con buques que son atendidos en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., son las siguientes:

- Carta No. 412 Bahía Golfo de Urabá
- Carta No. 860 Bahía Turbo
- Carta No. 625 Bahía Colombia

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., previa autorización de la Dirección General Marítima cuenta con un sistema de señalización en su área de maniobra de acuerdo con sus necesidades operativas. Ver numeral 4.5.1 Uso dársena de maniobra y canales de acceso privado. (Ver Plan General de Ayudas a la Navegación).

Se resumen las ayudas a la navegación en:

1. Tres (03) Marcas laterales boyas rojas demarcadas como R2, R4 y R6.
2. Dos (02) Marcas laterales boyas verdes demarcadas como V1 y V3.
3. Cuatro (04) marcas cardinales boyas demarcadas como MC SUR, MC OESTE, MC OESTE y MC NORTE.
4. Dos (02) Señales lumínicas en plataforma balizas demarcadas como BM1 y BM2.

#### **Marcas Laterales**

1. Identificación:



Documento firmado digitalmente





- a. Rojas: R2, R4 y R6
- b. Verdes: V1 y V3

2. Servicio que presta:

- a. Marca lateral verde V1- Indicar el ingreso a la zona de maniobra con aguas seguras en aproximación al muelle 1 Norte. Acceso al canal de maniobra, límite norte.
- b. Marca Lateral R2- Indicar el ingreso a la zona de maniobra con aguas seguras en aproximación al muelle 1 Norte. Acceso al canal de maniobra, límite sur.
- c. Marca Lateral verde V3- Indicar aguas seguras al sur de la misma puntualizando el inicio de la zona de reviro norte.
- d. Marca Lateral R4- Indicar aguas seguras hacia el Este en aproximación al muelle Q1 Sur, límite lateral norte del canal navegable.
- e. Marca Lateral R6- Indicar aguas seguras hacia el Este en aproximación al muelle Q1 Sur, límite lateral sur del canal navegable.

3. Ubicación:

Latitud:

- a. Marca Lateral Verde V1- 7° 57' 1.09"N.
- b. Marca Lateral Roja R2- 7° 56' 52.51"N.
- c. Marca Lateral Verde V3- 7° 56' 57.21"N.
- d. Marca Lateral Roja R4- 7° 56' 40.84"N.
- e. Marca Lateral Roja R6- 7° 56' 23.76"N.

Longitud:

- a. Marca Lateral Verde V1- 76° 46' 42.00" W.
- b. Marca Lateral Roja R2- 76° 46' 47.44" W.
- c. Marca Lateral Verde V3- 76° 46' 30.75" W.
- d. Marca Lateral Roja R4- 76° 46' 32.62" W.
- e. Marca Lateral Roja R6- 76° 46' 32.65" W.

4. Características:

- Altura mínima: 4,5 metros incluyendo marca de tope.
- Altura Focal: 3 metros mínimo.
- Diámetro mínimo: 2,10 metros.
- Forma de la estructura: Castillete
- Alcance nominal Luminoso: 4 millas náuticas mínimo.
- Cuenta con reflector de radar o elemento pasivo diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él, procedentes de la explotación de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla de radar de abordó.
- Marcas laterales que indican que ingresando por el norte a la zona de aproximación a muelle 1, las de color rojo se dejan por estribor y las verdes se dejan por babor. En caso de ingreso de motonave a esta zona por el sur, las marcas R6 y R4 (En ese orden) deberán ser dejadas por babor. Para la salida de la zona, después de zarpe se aplica lo contrario, es decir que las marcas rojas deberán ser dejadas por babor y las verdes por estribor.



## Marcas Cardinales

1. Identificación:

MC SUR, MC OESTE, MC OESTE y MC NORTE

2. Servicio que presta:

- a. Boya MC SUR- Indicar aguas seguras hacia el sur en el límite norte de la zona de reviro norte. Color amarillo en parte superior y negro el resto de la boya. Marca de tope con dos Triángulos uno arriba del otro con puntas hacia abajo.
- b. Boya MC OESTE- Indicar aguas seguras hacia el Oeste en el límite Este de la zona de reviro norte. Color negro en parte superior e inferior y amarillo el resto de la boya. Marca de tope con dos Triángulos uno arriba del otro con base de estos encontradas.
- c. Boya MC OESTE- Indicar aguas seguras al Oeste en aproximación a muelle 2. Color negro en parte superior e inferior y amarillo el resto de la boya. Marca de tope con dos Triángulos uno arriba del otro con base de estos encontradas.
- d. Boya MC NORTE- Indicar aguas seguras hacia el norte en aproximación a muelle 3. Color negro en parte superior y amarillo el resto de la boya. Marca de tope con dos Triángulos uno arriba del otro con puntas hacia arriba.

3. Ubicación:

Latitud:

- a. Boya MC SUR- 7° 57' 0.09" N.
- b. Boya MC OESTE- 7° 56' 50.32" N.
- c. Boya MC OESTE- 7° 56' 29.97" N.
- d. Boya MC NORTE- 7° 56' 13.87" N.

Longitud:

- a. Boya MC SUR- 76° 46' 23.21" W.
- b. Boya MC OESTE- 76° 46' 10.72" W.
- c. Boya MC OESTE- 76° 46' 14.09" W.
- d. Boya MC NORTE- 76° 46' 23.01" W.

4. Características:

- Altura mínima: 4,5 metros incluyendo marca de tope.
- Altura Focal: 3 metros mínimo.
- Diámetro mínimo: 2,10 metros.
- Forma de la estructura: Castillete
- Alcance nominal Luminoso: 4 millas náuticas mínimo.
- Cuenta con reflector de radar o elemento pasivo diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él, procedentes de la explotación de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla de radar de abordó.
- Colores, marcas de tope y referencias: Boyas amarillas y negras con distribución de colores específica acuerdo normatividad de la IALA. Son fabricadas en

polietileno y poseen marcas de tope acuerdo distribución de triángulos igualmente en cumplimiento a normas IALA.

**Balizas de muelle:**

1. Identificación:

BM1 y BM2

2. Servicio que prestará:

a. Baliza BM1- Indicar límite de la plataforma – muelle 1 en el Norte.

b. Baliza BM2- Indicar límite de la plataforma – muelle 1 en el Sur.

3. Ubicación:

Latitud:

a. Baliza BM1- 7° 56' 41.26"N.

b. Baliza BM2- 7° 56' 22.79" N.

Longitud:

a. Baliza BM1- 76° 46' 23.34" W.

b. Baliza BM2- 76° 46' 23.21" W.

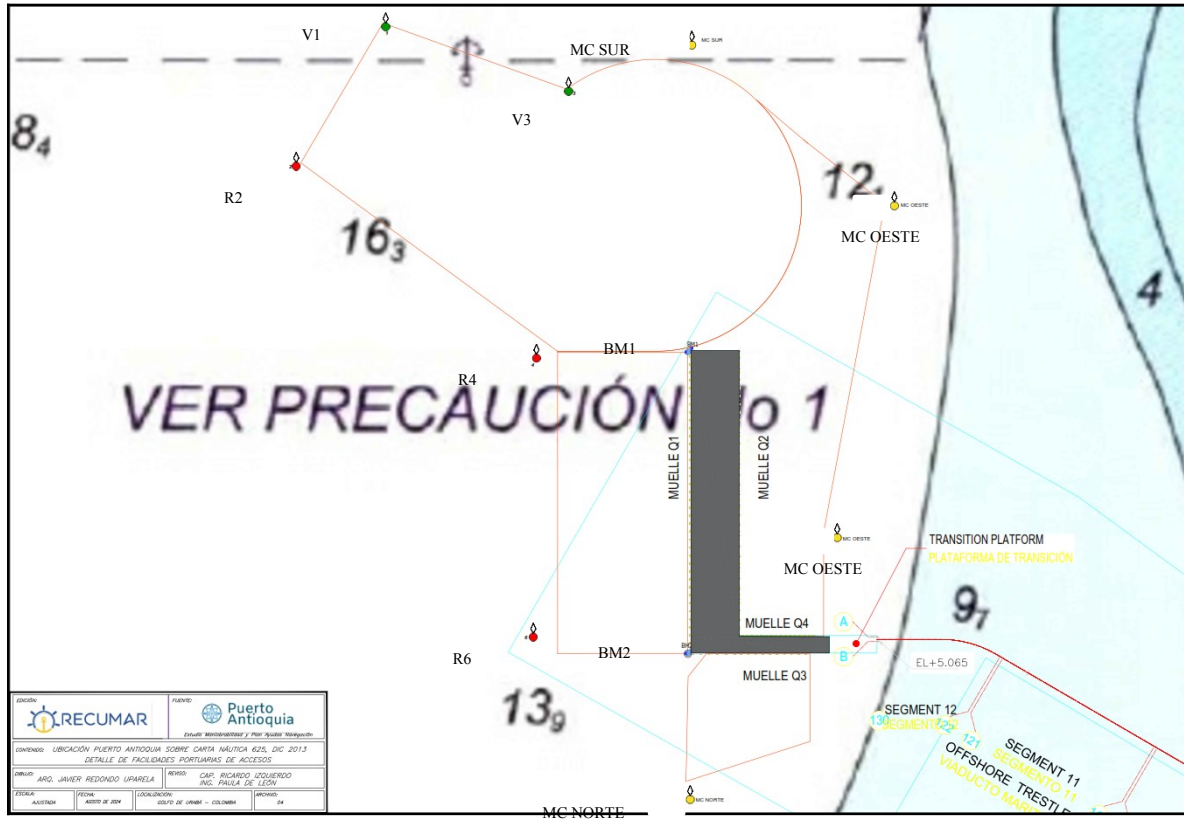
4. Características:

- Balizas de muelle: Linternas con luz de color azul. Altura 24 cm y diámetro en su base de 20 cm.
- Colores, marcas de tope y referencias: Lámparas en policarbonato con una linterna LED de color azul. Se utilizan para demarcar el límite de la loza de la plataforma, con alimentación solar, permitiendo a los maniobristas a bordo de los buques tener claro el límite del muelle.



Documento firmado digitalmente





**Ilustración 8.** Ubicación ayudas a la navegación - Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

**Edición:** Recumar S.A.S. sobre Carta Náutica 625

### 3.6. Peligros a la navegación

Los peligros a la navegación son los relativos a profundidades menores en la costa debido a la sedimentación y dragado del cauce de los ríos Turbo, Currulao, Guadualito, León y las bocas del río Atrato que en sus desembocaduras están variando constantemente presentándose un aumento del delta hacia Bahía Colombia.

Los navegantes deben extremar las precauciones al transitar debido a que se encuentran flotando grandes troncos y desechos de madera.

Hay un naufragio que se encuentra aproximadamente a 2.500m al noroeste de la entrada del río León en la zona de fondeo CP08-A y que se encuentra demarcado en la carta de navegación 625 con la convención "Wk" y es un potencial peligro para los sistemas de fondeo de los barcos que se dirijan a esta zona de fondeo.

### 3.7. Áreas de fondeo de buques

El área de fondeo designada para el Golfo de Urabá es determinada por la Capitanía de Puerto de Turbo, y las ubicaciones autorizadas para el fondeo de buques se encuentran claramente señaladas en las cartas de navegación mencionadas en el numeral 3.5.

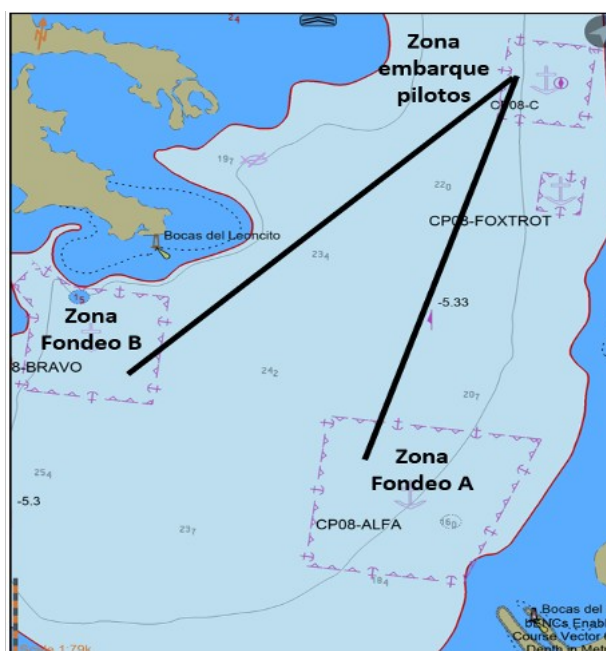
El lugar de fondeo será coordinado entre el Capitán del buque, el Piloto Práctico y la Estación de Tráfico Marítimo.



El Piloto Práctico brindará asesoramiento al Capitán para la elección del área de fondeo más apropiada, teniendo en cuenta las condiciones oceanográficas, las dimensiones y el calado máximo del buque, así como la duración prevista para permanecer en condición de fondeo.

Todos los buques fondeados en el área de fondeo deben cumplir con las normativas establecidas por la Capitanía de Puerto de Turbo en relación con comunicaciones, cambios de fondeadero, uso de botes salvavidas, presencia de embarcaciones junto al buque, manejo de desechos y disposición de basura.

Las áreas de fondeo y las zonas restringidas son definidas por la Autoridad Marítima. Ninguna embarcación tiene permitido anclar o permanecer en las zonas restringidas establecidas por dicha autoridad y en los canales navegables dentro del puerto sin obtener la previa aprobación de la Capitanía de Puerto de Turbo.



**Ilustración 9.** Aproximación actual a zonas de fondeo. Bahía Colombia

**Fuente:** Estudio de maniobrabilidad Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### 3.8. UKC<sup>3</sup> y calado operacional

El buque deberá llegar a la instalación portuaria cumpliendo con el calado y asiento requeridos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., asegurando que su hélice y timón se encuentren completamente sumergidos y con espacio suficiente y seguro con el fondo del mar. Esto garantizará que la nave pueda realizar maniobras de manera segura en las operaciones portuarias.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de solicitar a los Capitanes de los buques que corrijan su calado de arribo si dicho calado interfiere con la seguridad de las maniobras.

El UKC de los buques al costado de los muelles de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. es de 1.00 metro, tal y como lo define el Estudio de Maniobrabilidad.

<sup>3</sup> UKC – Under Keel Clearance



La siguiente tabla identifica el calado operacional para cada muelle, de acuerdo con lo definido en el Plan General de Ayudas a la Navegación

	MUELLE Q1	MUELLE Q2	MUELLE Q3
Nave Tipo para el que está diseñado	Porta Contenedor	Granelero	Buques Ro-Ro
Longitud total	570 m	537 m	230 m
Calado operacional permitido	14,5 m	12,5 m	10 m
Resguardo bajo la Quilla (UKC)	1,0 m	1,0 m	1,0 m

**Tabla 4.** Información muelles Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.  
Fuente: Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Nota: el muelle Q4 de servicios para embarcaciones menores tiene un calado operacional de 10 m. La profundidad náutica por batimetría es de 13,5m

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

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. garantizará el mantenimiento de la profundidad en su canal de acceso privado, áreas de maniobra y sitios de amarre de sus muelles marítimos. Además, notificará con la debida antelación a las autoridades competentes.

En relación con el canal de acceso privado, se llevarán a cabo batimetrías anuales, con la correspondiente comunicación a las autoridades marítimas, portuarias y usuarios, informando sobre cualquier variación en la profundidad. En caso de ser necesario, de acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión se solicitará la autorización para realizar cambios estructurales y de profundidad en el muelle, con el objetivo de asegurar una operación óptima y segura.

La coordinación con la Capitanía de Puerto y la autoridad ambiental será imperativa para los trabajos de mantenimiento de la profundidad náutica en las áreas de maniobras, el canal de acceso y frente a los muelles.

### 3.10. Accesos vehiculares y peatonales

Se accede a la instalación portuaria por medio de la vía que parte de la troncal que conecta a Medellín con la costa caribe denominada Mar 2, a la altura del corregimiento de Río Grande, y desvía hacia las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Para llegar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se hace por medio de la vía que conecta el corregimiento de Río Grande con Nueva Colonia y la instalación portuaria.

La instalación portuaria cuenta con una entrada principal equipada con seis carriles de entrada y seis carriles de salida.

Se cuenta con 4 básculas de entrada y 4 básculas de salida.



La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. garantiza que todos los vehículos que entreguen y retiren carga cumplen los procedimientos y lo establecido por las autoridades.

Para cumplir con los controles de seguridad y protección, los andenes separadores cuentan con garitas de control, control de acceso, columnas estructurales de soporte para la cubierta, barreras vehiculares, defensas ante eventuales choques de vehículos y cámaras del CCTV.

La instalación portuaria dispone de áreas claramente delimitadas destinadas al acceso y desplazamiento de personas, siguiendo criterios rigurosos de accesibilidad y seguridad. Asimismo, cuenta con sistemas que facilitan el control y registro individual de los usuarios.

Todo el personal que entre o permanezca en las instalaciones portuarias debe cumplir estrictamente con los procedimientos establecidos en el Plan de Protección, conforme a las directrices del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

### 3.11. Patios y bodegas

La capacidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. está limitada al área portuaria de su contrato de concesión. La facilidad portuaria en tierra tiene un área de 35.4 hectáreas, en la que se cuenta con portal de entrada, patios de almacenamiento de contenedores secos (llenos y vacíos) y refrigerados, zona de alistamiento de contenedores, patio de almacenamiento de vehículos, área de graneles, zonas de parqueo, edificaciones, vías, área de expansión y subestaciones.

- **Portal de entrada**, descrito en el numeral 3.11.
- **Edificaciones**, ver Anexo 2- Listado de instalaciones y edificios.
- **Subestaciones eléctricas**, se cuenta con una subestación principal y 15 secundarias.
- **Patio de Vehículos**, el patio de vehículos tiene una sección para almacenamiento de vehículos.
- **Zona de alistamiento de contenedores.**
- **Área de contenedores de refrigerados**, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con un almacenamiento de racks de 5 niveles de contenedores en filas de 6, con una capacidad de 1.200 tomas en patio.
- **Área de contenedores llenos**, esta área tiene una capacidad de 7.005 contenedores.
- **Área de contenedores vacíos**, esta área tiene una capacidad 18.000 contenedores.
- **Bodegas de consolidación y desconsolidación**, estas son cerradas y cuentan con entradas y salida de camiones para la carga y descarga de los contenedores sobre su costado más largo. Cada entrada está dividida por columnas, distanciadas de acuerdo al camión de diseño de descargue. Cuentan con las siguientes áreas de funcionamiento: área refrigerada, oficina de atención al cliente, área de descanso, archivos, con Director de bodega y un profesional de bodega del área técnica.



- **Silos graneleros**, se cuenta con un área de configuración de 11 silos verticales de 9.200 toneladas cada uno y 4 bodegas horizontales de 15.000 toneladas cada una, con una capacidad de almacenamiento aproximada 161.200 toneladas, aproximadamente.

### **3.12. Instalaciones para el recibo de la carga**

Las descritas en los numerales 3.4 Muelle y 3.12 Patios y Bodegas.

### **3.13. Equipos para operación portuaria**

La instalación portuaria cuenta, entre otros, con los siguientes equipos: Grúas RTG (Rubber Tyred Granty crane), Reach Stackers, montacargas, tolvas, cucharas bivalvas móviles, remolques tándems, grúas STS y estanterías refrigeradas, de acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión.

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

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no dispone de instalaciones para la recepción de residuos, desechos y otros materiales contaminantes de los buques.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no acepta que este servicio se preste en buques que estén amarrados a sus instalaciones portuarias.

No se permitirá la recepción de residuos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos) a menos que cuente con la autorización correspondiente de la autoridad competente.

Sin embargo, tal y como lo establece DIMAR, las empresas encargadas de la recepción de residuos, deben contar con la licencia de explotación comercial correspondiente, expedida por la Autoridad Marítima y además deben dar cumplimiento con lo establecido en la Resolución 645, que implementa disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos Generados por Buques.

### **3.15 Remoción de Naufragios y Obstáculos**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y sus operadores deberán comunicar a la Dirección General Marítima-DIMAR y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible cualquier incidente que ocurra en sus instalaciones, canales de acceso y muelles marítimos, así como en las áreas de maniobras, que pueda representar un riesgo para la navegación. En colaboración con estas entidades, se coordinarán las acciones correctivas correspondientes.

En caso de siniestro, el armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, tienen la responsabilidad de informar de inmediato el incidente a DIMAR, especificando la posición geográfica exacta del mismo.

Además, el Armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval, deben retirar los obstáculos resultantes de la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. La responsabilidad de retirarlos recae en la entidad que estuviera a cargo del objeto en el momento del accidente.



Documento firmado digitalmente



## CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

3.

1.

### 4.1 Horarios

4.

4.1.

#### 4.1.1. Horario de atención al público

La atención al público, así como las operaciones de carga y descarga de vehículos de carga por vía terrestre, se llevarán a cabo de manera ininterrumpida todos los días del año, las 24 horas del día los 7 días a la semana, adaptándose a la demanda de los servicios.

#### 4.1.2. Horario de trabajo

Las operaciones de cargue y descargue de buques se realizan todos los días del año, las 24 horas del día los 7 días a la semana, de acuerdo con la demanda de los servicios.

### 4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

Los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., y en algunos casos otros operadores portuarios avalados y habilitados por la autoridad competente e inscritos y enrolados ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., quienes deberán cumplir los requisitos establecidos por la ley y este RCTO.

Todos los usuarios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. están obligados a cumplir los reglamentos y normas expedidos por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, DIMAR y además de todas las disposiciones ambientales, de seguridad y protección que trate el presente reglamento.

### 4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

Todo usuario de la instalación portuaria debe realizar el anuncio del servicio solicitado ya sea marítimo o terrestre por los medios dispuestos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para ese efecto.

Para el anuncio de motonaves el agente marítimo o la empresa que lo represente debe enviar la siguiente información:

- a. Nombre y bandera de la embarcación.
- b. Nombre Armador y/o Propietario, el Capitán y agente marítimo.
- c. Tonelaje de Registro Bruto TRB y Tonelaje de Registro Neto TRN.
- d. Último y próximo puerto de arribo.
- e. Capacidad por tipo de nave:
  - Contenedores: TEUS.
  - Carga General: Peso Muerto.
  - Graneles Sólidos: Peso Muerto.
- f. Calado, eslora y manga.
- g. ETA - Tiempo Estimado de arribo y mantenerlo actualizado.



Documento firmado digitalmente



- h. ETD - Tiempo Estimado de salida.
- i. Carga Peligrosa abordó según IMDG – Código Internacional de Mercancías Peligrosas (si aplica).
- j. Cantidad y tonelaje de carga a cargar y/o descargar.
- k. El número de tripulantes a embarcar o desembarcar.
- l. Información de los servicios solicitados para la nave
- m. Lista de empaque para carga general (Packing List).

Las naves deben ser anunciadas a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. teniendo en cuenta los siguientes tiempos:

- a. Si la nave viene por primera vez a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., con mínimo siete días (7) de antelación se debe enviar la información técnica de buque relacionada en numeral 6.1 y el Tiempo Estimado de Arribo - ETA.
- b. Con 7 días de antelación al arribo, el buque debe enviar listados de cargas y servicios solicitados.
- c. El ETA se confirma con 72, 48, 24 y 12 horas antes del arribo.
- d. Con 48 horas antes del arribo se confirman listados de cargas y servicios solicitados.
- e. Con 24 horas antes del arribo instrucciones de cargue/descargue y planos para la operación.
- f. Con 2 horas antes del atraque reporte de maniobra (2 horas antes de piloto).
- g. Cualquier cambio posterior debe ser informado de inmediato a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. a través de los medios que ésta disponga.

#### **4.4. Protocolo de verificación de información y documentos**

En el marco de la prestación de servicios, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. lleva a cabo la evaluación de la información suministrada por todos los usuarios, siguiendo con meticulosidad todos los protocolos de seguridad establecidos por la legislación vigente y los acuerdos celebrados con entidades nacionales e internacionales en el ámbito del comercio internacional.

La información proporcionada por los usuarios debe cumplir con los términos establecidos por la Ley 1581 de 2012, la cual prohíbe la transferencia de datos personales de cualquier índole a países que no ofrezcan niveles adecuados de protección de datos. No obstante, esta restricción no será aplicable cuando se trate de información para la cual el titular haya otorgado su autorización expresa e inequívoca para la transferencia.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente o que incumpla con las obligaciones según este RCTO. Estos deben cumplir con todos los requerimientos, procedimientos y normas establecidas.

#### **4.5. Servicios generales**

##### **4.5.1. Uso de dársena de maniobra y canales de acceso privado**

La demarcación del canal de acceso privado y dársena de maniobras se encuentra en el Plan de Ayudas a la Navegación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y en el Estudio de Maniobrabilidad, donde se muestra el balizamiento del canal de acceso Norte y canal de acceso Sur.



#### **4.5.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas**

El principio de la instalación portuaria es la eficiencia y la continuidad en la prestación del servicio público portuario, por ende, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para prestar un servicio portuario más eficiente, continuo y seguro, tiene la prerrogativa de determinar la realización de la operación de manera directa o por medio de operadores portuarios. Así mismo, para seguir con el objetivo de la eficiencia, la priorización de uso de las áreas portuarias será primero autoridades, segundo la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y tercero los operadores portuarios.

Para la gestión operativa, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de supervisores permanentes cuyo propósito es asegurar la seguridad, eficiencia y productividad de las operaciones marítimas, portuarias y terrestres. Asimismo, los operadores portuarios que operan en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deben contar con un supervisor o representante presente en todo momento, con la capacidad de tomar decisiones con respecto a aspectos de seguridad industrial y productividad.

La responsabilidad de cumplir con el plan operativo recae en todas las partes involucradas, y se espera que informen de inmediato cualquier novedad, tomando las medidas correctivas pertinentes.

En cumplimiento de las disposiciones de las autoridades portuarias, la autoridad marítima o el concesionario, el Capitán de la motonave tiene la responsabilidad de seguir las instrucciones pertinentes en relación con las maniobras de su nave en la instalación portuaria. Esto incluye operaciones como el atraque, amarre, corrida, fondeo y zarpe, ya sea por razones de seguridad, mantenimiento del orden público o necesidades operativas de la instalación portuaria.

Las autoridades portuarias, marítimas y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. poseen la autoridad para llevar a cabo inspecciones en las instalaciones portuarias y en las naves, con el objetivo de verificar el cumplimiento de las normativas legales asociadas a su operación, así como los reglamentos operativos y las normas establecidas por la autoridad competente. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. colaborará activamente facilitando estas inspecciones a dichas autoridades.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se encarga de mantener actualizada la información relacionada con las actividades portuarias, con el propósito de presentarla de manera oportuna ante inspecciones, tanto formales como informales.

Estos departamentos programan planes de inspección periódica en sus respectivas áreas para verificar el estado operativo de cada componente bajo su responsabilidad. Posteriormente, se implementan las medidas correctivas necesarias y se elaboran registros correspondientes.

Los servicios de control asociados a la protección de la instalación portuaria están detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

#### **4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. administra la protección de la instalación portuaria siguiendo los lineamientos del Plan de Protección de la Instalación Portuaria aprobado por DIMAR.



El control de la vigilancia para la protección en las áreas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. incluye:

- Vigilancia 24 horas.
- CCTV: circuito cerrado de televisión.
- Sistema de control de acceso.
- Barreras perimetrales en la instalación portuaria.
- Otras medidas que se encuentran detalladas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

#### **4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de un sistema de iluminación en la zona del muelle, las vías de acceso y las instalaciones adyacentes, que habilita la realización de operaciones nocturnas, asegurando la protección y seguridad tanto del personal como de los equipos durante el desarrollo de las actividades en la instalación portuaria. Los detalles sobre la distribución y ubicación de las luminarias se especifican en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

En el evento de que un usuario de la instalación portuaria requiera iluminación adicional a la provista por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., deberá solicitar autorización para el ingreso de las luminarias, las cuales deberán cumplir con estándares internacionales y de seguridad.

#### **4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal**

Las directrices y procedimientos relativos al manejo de residuos, desechos y sustancias contaminantes están debidamente registrados en los Planes de Manejo Ambiental de la Sociedad Puerto Bahía Colombia S.A.

En el área del muelle y en su entorno, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con estaciones de recolección para residuos sólidos aprovechables y no aprovechables, facilitando la clasificación en la fuente. Estos residuos son retirados periódicamente por el gestor de residuos designado.

Los operadores portuarios que brindan servicios a las embarcaciones en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. asumen la responsabilidad de mantener limpias las áreas donde llevan a cabo sus actividades de apoyo.

La instalación portuaria asegura la limpieza constante de las zonas operativas y promueve la preservación del entorno.

#### **4.6. Servicios a la nave**

Los servicios a las naves prestados en la instalación portuaria comprenden el atraque, operaciones de cargue y descargue, amarre, desamarre, zarpe y demás actividades necesarias para la atención de los barcos relacionadas con la transferencia de carga.



Documento firmado digitalmente



La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. implementa diversos procedimientos, como sistemas de turnos mediante ventanas, horarios de atención, planificación de operaciones, entre otros, con el objetivo de ofrecer servicios eficientes a las embarcaciones, asegurando el uso eficaz de los muelles y demás recursos de la instalación portuaria, bajo la aplicación de medidas integrales de seguridad.

Cualquier nave extranjera que arribe a la instalación portuaria debe contar con la representación de un agente marítimo debidamente registrado en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y autorizado por DIMAR.

Los servicios a la nave deben ser proporcionados exclusivamente por operadores portuarios registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., cumpliendo con los requisitos legales aplicables a la especialidad del servicio que ofrecen.

En caso de requerir servicios complementarios, la nave debe coordinar su solicitud a través de su respectivo agente marítimo. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrá autorizar dichos servicios, siempre y cuando se ajusten a criterios de seguridad integral y no afecten la programación marítima y portuaria. Este procedimiento aplica particularmente en: carga sobredimensionada, carga peligrosa, o cualquier otro tipo de carga que no sea usual en la instalación portuaria o que requiere de un tratamiento especial.

La supervisión de los servicios complementarios suministrados por operadores portuarios independientes es responsabilidad del agente marítimo y del Capitán, para lo cual deben tomar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de la legislación vigente y las normas de seguridad integral de la instalación portuaria. Asimismo, son responsables de los costos y perjuicios que puedan surgir durante la prestación de servicios o en caso de incidentes, sin perjuicio de las responsabilidades atribuibles al operador portuario.

#### **4.6.1. Características del buque tipo o de diseño**

El buque de diseño para los muelles de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene las siguientes características aproximadas:



TIPO	TIPO DE CARGA	Información aproximada, dependiendo de cada buque					
		DWT (Ton)	ESLORA (m)	MANGA (m)	CALADO (m)	TRB (Ton registro)	TRN (Ton registro)
Portacontenedor más grande	Contenedores, carga general.	145000	366	50	16	130000	80000
Portacontenedor más pequeño	Contenedores, carga general.	15000	132	19	7	9000	6000
Granelero más grande	Carga al granel seca	85000	229	37	14	49000	38000
Granelero mediano	Carga al granel seca	75000	200	32	12	45000	30000
Granelero Handymax	Carga al granel seca	55000	180	30	10	30000	25000
Granelero más pequeño	Carga al granel seca	20000	150	25	8	9500	5500
Ro-Ro más grande	Carga rodada, vehículos, maquinaria.	25000	200	35	10	49000	25000
Ro-Ro más pequeño	Carga rodada, vehículos, maquinaria.	12000	114	30	6	42000	12000
Remolcador más grande	No aplica. 60 tons bollard pull	90	31	11	4	300	N/A
Remolcador más pequeño	No aplica. 60 tons bollard pull	90	31	11	4	300	N/A

**Tabla 5.** Características aproximadas del buque de diseño para la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

**Fuente:** Archivos técnicos de RECUMAR SAS. Las medidas y características son aproximadas y generales dependiendo de cada buque.

#### 4.6.2. Servicio de practicaje

##### Obligatoriedad del servicio de practicaje

Cualquier embarcación con un registro bruto que exceda las 200 toneladas debe contar con la asistencia de un Piloto Práctico al ingresar y salir de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., durante las operaciones de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle y cualquier maniobra que implique movimiento dentro de las instalaciones portuarias.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. da las facilidades para que el operador portuario que preste el servicio tenga acceso a la instalación portuaria y a la nave.

El servicio de práctico es proporcionado por pilotos prácticos colombianos con licencia vigente en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo y debidamente autorizados por la Dirección General Marítima - DIMAR.

La empresa que presta el servicio de pilotaje debe seguir las pautas operativas establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., especialmente en lo que respecta a maniobras de atraque, desatraque y aquellas realizadas en zonas de maniobra concesionadas a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

##### Obligaciones del Piloto Práctico

Asesorar al Capitán del buque en maniobras como el arribo, la navegación en los canales de acceso, el fondeo y el zarpe mientras se encuentre en el Golfo de Urabá, siendo responsabilidad continua del Capitán del buque.

Durante el abordaje y desembarco del buque, el práctico debe adherirse estrictamente a todas las instrucciones de seguridad, utilizando los elementos de protección personal y el chaleco salvavidas correspondiente.



Documento firmado digitalmente



Para la prestación de los servicios de pilotaje, los pilotos prácticos abordan y desembarcan las embarcaciones en el sitio determinado por la autoridad marítima. Su ingreso y salida de la instalación portuaria se realiza de acuerdo con las instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., que corresponde a través de la puerta principal.

El Piloto Práctico debe observar y se obliga a cumplir con los procedimientos establecidos en el manual de operaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. e igualmente cumplir con las recomendaciones del estudio de maniobras y las simulaciones realizadas para las diferentes maniobras marítimas realizadas.

El Piloto Práctico debe acogerse a las directrices de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para los usuarios de la instalación portuaria.

#### Procedimiento de solicitud del servicio

Este servicio debe ser prestado por operadores portuarios que cumplan los requisitos establecidos ante las autoridades nacionales competentes.

El servicio de pilotaje práctico deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de este, o el agente marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

La coordinación del servicio del Piloto Práctico y su puntualidad para el inicio de las maniobras son responsabilidades del agente marítimo, quien debió haber coordinado con suficiente tiempo este requerimiento.

El operador portuario que preste el servicio de practicaje debe atender las instrucciones dadas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tendientes a realizar las maniobras sin afectar la seguridad y eficiencia de la instalación portuaria, de acuerdo con el estudio de maniobras aprobado por DIMAR.

#### Otras disposiciones

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no responderá por las culpas propias y personales, incluidas las violaciones a las normas de la Marina Mercante, de los pilotos prácticos en desarrollo de su labor de asesoramiento a los capitanes de las naves.

La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación.

La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del Capitán, del Piloto Práctico, de un miembro de la tripulación o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio, del decreto ley 2324 de 1984 y demás disposiciones concordantes.

Los capitanes de los buques deben facilitar al práctico el abordaje y la ejecución de sus funciones, cumpliendo con las regulaciones correspondientes. Además, el Capitán está encargado de proveer al práctico con alojamiento y alimentación de categoría oficial, si se llegara a requerir.

### **4.6.3. Servicio de remolcador para facilidades marítimas**

#### Obligatoriedad



El uso del remolcador para las maniobras de atraque y desatraque y durante el amarre y desamarre de los buques es obligatorio, en los muelles de la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Este servicio será prestado por operadores portuarios registrados ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., que cumplan el lleno de los requisitos de DIMAR.

Toda nave con tonelaje de registro bruto superior a dos mil (2.000) toneladas está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro bruto, podrán realizar maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el Piloto Práctico lo aconseje como necesario.

El uso del remolcador dentro de la zona portuaria estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la DIMAR.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., considerando lo anterior, para las maniobras en su área desde el punto de vista técnico, puede determinar el remolcador óptimo, eficiente y seguro, así como la necesidad de Piloto Práctico para éste.

De acuerdo con lo establecido en el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., el número mínimo de remolcadores, para buques portacontenedores de 366 m de eslora es de 3 remolcadores de mínimo 60 Toneladas de tiro de Bolardo (Bollard Pull) azimutal.

Para las operaciones de graneleros de más de 140 m de eslora se utilizarán mínimo dos (2) remolcadores con propulsión azimutal.

Para las operaciones de buques tipo Ro-Ro de más de 140 m de eslora se utilizarán mínimo dos (2) remolcadores con propulsión azimutal.

La coordinación del uso del remolcador durante la maniobra será efectuada entre el Piloto Práctico y el Capitán del buque.

#### Responsabilidad del Uso de Remolcador

El Armador y el Capitán del remolcador son responsables por los daños que éste cause al buque, a la instalación portuaria, a la carga o a terceros.

El Armador y el Capitán del remolcador son responsables por cumplir los tiempos y el servicio solicitado. En caso de que el servicio no sea atendido dentro de la programación establecida o bajo las condiciones técnicas exigidas, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede asignar otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones pendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

#### Asistencia y Ayuda en Casos de Emergencias

En situación de emergencia, las autoridades marítimas y portuarias 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



Los remolcadores que ofrecen sus servicios en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deben poseer una clasificación debidamente otorgada por la autoridad marítima y por sociedades internacionales de clasificación, debidamente autorizadas por la misma entidad.

Además, deben estar en posesión de los certificados de navegabilidad y seguridad correspondientes, así como contar con la matrícula, patente de navegación y permisos de operación adecuados. Es esencial que estos remolcadores estén tripulados por personal suficiente, debidamente autorizado con licencia de navegación expedida por DIMAR. Asimismo, deben contar a bordo con todos los elementos necesarios para prestar servicios de remolque y asistencia a las embarcaciones que lo requieran dentro de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.4. Amarre y desamarre de buques**

La prestación de servicios de amarre y desamarre de naves está a cargo de operadores portuarios debidamente registrados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para llevar a cabo dicha actividad y contar con la licencia de explotación comercial expedida por la autoridad marítima.

El Piloto Práctico coordina con el Profesional de Buque las operaciones de amarre y desamarre de los buques. En esta colaboración, se establece inicialmente la posición final del buque al atracar, seguida por la determinación de la secuencia, cantidad y ubicación específica de los cabos de amarre en el muelle. La disposición de estos cabos ha sido previamente revisada por el Piloto Práctico en consulta con el Capitán del buque, quien debe dar su aprobación.

En el muelle, se cuenta con los amarradores que reciben las líneas del buque y las ponen en las bitas, en la secuencia y posición que ha sido previamente definido por el Profesional de Buque y el Piloto Práctico.

El amarre de un buque está sujeto a que el Profesional de Buque informe al Piloto Práctico que las facilidades portuarias están listas para recibir el buque.

Siempre se utilizarán los cabos de amarre del buque.

Durante la ejecución del servicio, el operador portuario está obligado a cumplir con las condiciones de seguridad establecidas en la instalación portuaria. Además, debe aplicar las normativas y condiciones técnicas vigentes para esta actividad, con el propósito de asegurar que las operaciones de carga y descarga de la nave, realizadas durante su permanencia en el muelle, se lleven a cabo de manera segura.

Las embarcaciones deben ser aseguradas conforme a las disposiciones internacionales, considerando su tipo y clase de carga, con el objetivo de salvaguardar la seguridad de las cargas, la nave, la instalación y el personal portuario que opera en la instalación portuaria. El Capitán de la embarcación tomará las medidas pertinentes para supervisar la tensión de las amarras, por cambios en el calado del buque durante la transferencia de carga y por efectos de las mareas.

Todas las maniobras de amarre y desamarre por nave deben contar con el número mínimo de personas, elementos de protección personal y equipos definidos en el Manual de Operaciones Portuarias y el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo.

#### **4.6.5. Muellaje**



El servicio de prestación de muellaje consiste en facilitar el espacio del muelle marítimo para la permanencia de la nave y aplican las tarifas que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. defina de acuerdo con el peso, dimensiones o tiempo de permanencia de la nave y que se encuentren debidamente publicadas y registradas ante la Superintendencia de Transporte.

#### **4.6.6. Apertura de escotilla**

En el caso de carga suelta o graneles sólidos, la apertura de las escotillas estará sujeta a los informes meteorológicos y será determinada de acuerdo con los criterios del Capitán de la nave.

Para llevar a cabo la apertura de las escotillas, se deben cumplir rigurosamente todas las normativas de salud y seguridad laboral, y éstas deben estar debidamente señalizadas e iluminadas. Además, deben contar con un mecanismo de seguro para prevenir aperturas o cierres accidentales, y la acción de abrir será supervisada por el personal de la motonave.

#### **4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos**

Los criterios para el uso de grúas y aparejos se encuentran definidos en el procedimiento de izaje con grúas, maniobras de cargue y descargue y lo definido en el Manual de Operaciones Portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

La decisión de rechazar una eslinga o aparejo debe basarse en los criterios establecidos por la industria, las mejores prácticas operativas y las normativas aplicadas por las casas de clasificación para certificar equipos.

#### **4.6.8. Reparaciones menores**

En la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no se encuentran autorizadas la realización de reparaciones menores, pero, en casos especiales, tendrá la prerrogativa de aceptarlas. En este caso, la agencia marítima que representa a la nave deberá solicitar este permiso con el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

La agencia marítima debe informar por escrito a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. todas las especificaciones del trabajo a realizar y esperar la respectiva autorización para iniciar los trabajos. Ninguna reparación puede afectar la operación de la nave, de ser así, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de autorizar los trabajos.

Las reparaciones deben hacerse con operadores portuarios y/o personal autorizado, debidamente registrados ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y deben cumplir todas las normas de seguridad industrial.

#### **4.6.9. Aprovisionamiento y usería**

Esta actividad no se realiza en buques atracados en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre**

Todo buque que venga a cargar o descargar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. debe cumplir con las siguientes regulaciones en el manejo de aguas de lastre:



Documento firmado digitalmente



- IMO resolution A.868 (20) - Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens.
- IMO regulation B-4 Ballast Water Exchange.
- Según la ley colombiana y el presente reglamento, está prohibido contaminar puertos colombianos, fondeaderos y/o aguas marítimas jurisdiccionales, para lo cual los buques deberán efectuar la renovación de las aguas de lastre de acuerdo con la Resolución A 868 de la IMO, la Resolución No. 477 de 2012 y el Convenio Internacional de Agua de Lastre antes de las 50 millas a profundidades mayores de los 23 metros y antes de entrar en el cinturón del Caribe, debiendo enviar un aviso de pre-arribo con suficiente tiempo para el conocimiento de las autoridades.
- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. facilitará el acceso a DIMAR para el correspondiente control establecido en el convenio internacional para el manejo de aguas de lastre.
- La autoridad marítima durante su visita a la nave o durante la visita del Estado Rector podrá verificar la veracidad del reporte de la renovación del agua de lastre. Si un buque presenta alguna sospecha de haber realizado operaciones de descarga con agua contaminada u otros residuos contaminados, todas las operaciones se suspenderán inmediatamente.
- La operación de cargue no se reanuda hasta que el asunto se investigue y las autoridades lo autoricen. Todas las multas, retrasos de carga y costos y consecuencias serán por cuenta de los armadores de los buques quienes pagarán directamente las sanciones, multas y daños, incluyendo y sin limitar el lucro cesante y daños emergentes, o a través de su agente marítimo.
- La autoridad marítima está facultada para imponer multas a los buques que descarguen sentinas, basura o cualquier otra sustancia no autorizada mientras se encuentren en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.11. Suministro de combustible**

Este servicio no se realizará en buques atracados en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.12. Servicios de lancha**

Este servicio no se presta en buques atracados en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos**

De acuerdo con lo que determina DIMAR, los buques que lleguen a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deben presentar niveles de sentinas conformes a las regulaciones establecidas por MARPOL 73/78.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no contará con facilidades de recepción de residuos sólidos o líquidos, por lo que estos servicios podrán ser prestados por empresas debidamente autorizadas por la Autoridad Marítima y deben contar con la licencia de



explotación comercial correspondiente. Estos servicios no podrán ser prestados a los buques cuando estos se encuentren atracados o amarrados en los muelles de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.14. Recepción de desechos sólidos**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. carece de la infraestructura necesaria para la prestación directa de este servicio. Este servicio no se presta a buques atracados en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.15. Servicio de vigilancia**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no ofrece directamente este servicio.

En caso de que la nave requiera dicho servicio, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. facilitará el acceso a las empresas de vigilancia especializadas y debidamente registradas, previa coordinación con el Capitán del buque y/o la agencia marítima. Esto se llevará a cabo bajo la autorización del Oficial de Protección y conforme a los procedimientos establecidos en el Plan de Protección de la Instalación portuaria.

Cabe destacar que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de un esquema de vigilancia en sus instalaciones, el cual forma parte integral del Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

#### **4.6.16. Servicios públicos**

##### **4.6.16.1. Suministro de agua potable**

Este servicio no se presta a buques atracados ni a los remolcadores en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

##### **4.6.16.2. Electricidad**

La instalación portuaria no presta el servicio de suministro de energía eléctrica a los buques ni a remolcadores.

#### **4.6.17. Fumigaciones**

Este servicio no se presta a buques atracados en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de sus propios equipos para la manipulación y control de las cargas operadas en el recinto. En situaciones donde se necesiten equipos y aparejos adicionales, estos serán proporcionados por un operador portuario previamente autorizado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Cabe mencionar que los aparejos que se arrienden deben contar con un certificado de inspección de calidad vigente, expedido por una entidad clasificadora o su equivalente.



#### **4.7. Servicios a los pasajeros**

##### **4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros**

No aplica para la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Para los casos de relevo de tripulaciones del buque, una vez que ello ha sido aprobado por Migración Colombia, la agencia marítima coordina con el Oficial Protección de la Instalación Portuaria lo pertinente a la aprobación por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., considerando que toda la coordinación y gastos logísticos están a cargo de la agencia marítima del buque.

El equipaje personal de tripulación que se embarca o desembarca durante el proceso de relevo de tripulaciones será revisados bajo los procedimientos del Plan de Protección del Instalación Portuaria.

##### **4.7.2. Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje**

En la instalación portuaria no se realiza cargue y descargue de equipajes, así como de vehículos en régimen de pasaje.

Para el caso del equipaje personal de relevos de tripulación, ver instrucción numeral 4.7.1.

#### **4.8. Servicios a la carga**

Los servicios a la carga que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta son, entre otros, la consolidación, desconsolidación, inspecciones, repesaje, almacenaje, servicios logísticos, servicios de valor agregado, así como el recibo y la entrega terrestre de la carga, y todos los demás servicios autorizados por las normas legales y reglamentarias vigentes.

Por ser un terminal multipropósito los diferentes tipos de cargas a manipular incluyen contenedores, carga suelta, gráneles sólidos, carga Ro-Ro (Roll on - Roll off), entre otros.

Todo usuario que requiera la prestación de servicios a la carga debe solicitarla a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en los tiempos establecidos por éste y se procederá a informar al usuario la programación del servicio.

##### **4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías**

La manipulación y transporte de mercancías dentro de la instalación portuaria será realizada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. o en su defecto por operadores portuarios autorizados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

En el caso de los operadores portuarios, estos deberán someterse a las tarifas y el RCTO de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., tal y como lo establece la Ley 1ª de 1991.

El operador portuario encargado de la manipulación de cargas es responsable frente a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y esta, a su vez, frente al cliente y a las autoridades por la integridad de las personas, la ejecución de la operación y la preservación de los bienes.



#### **4.8.2. Cargue/Descargue/Transbordo**

Para autorizar las operaciones de carga, descarga y transbordo de mercancías en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., se requiere la presentación de la documentación que respalde por parte del agente, cliente o la persona o empresa que represente al cliente.

Antes del arribo de la nave, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. realiza la programación correspondiente, teniendo en cuenta las ventanas de tiempo establecidas.

La responsabilidad de establecer un plan seguro de carga/descarga, con el objetivo de mantener la estabilidad de la embarcación, recae en el Capitán de la nave.

Para minimizar riesgos y aumentar la productividad de la instalación portuaria, las operaciones deben llevarse a cabo utilizando equipos especializados adaptados al tipo de carga, de última tecnología.

Tanto la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. como el operador portuario deberán contar con suficientes equipos especializados para cada tipo de carga, garantizando así la eficiencia y seguridad en la manipulación.

En casos donde los productos a ser manejados y almacenados presenten deficiencias en el empaque, embalaje u otras circunstancias que puedan resultar en emanaciones, vapores, olores o residuos perjudiciales, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. notificará al cliente para su corrección, y los costos asociados serán responsabilidad de éste.

Adicionalmente, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. o la autoridad ordenan la verificación de pesos o volúmenes de productos cuando esta información no esté indicada en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo. Los costos asociados a este servicio se facturan al cliente conforme a las tarifas establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.8.3. Estiba/Desestiba**

Cuando el agente marítimo o representante del cliente solicite el servicio de estiba/desestiba de un buque en la instalación portuaria, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. asumirá la responsabilidad de llevar a cabo la actividad, siguiendo rigurosamente las normas de seguridad establecidas en el presente reglamento. Lo anterior, salvo los casos en que esta operación sea realizada por un operador portuario, caso en el cual éste deberá asumir la responsabilidad de llevar a cabo la actividad, siguiendo rigurosamente las normas de seguridad establecidas en el presente reglamento.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. determinará el horario correspondiente, y el operador portuario designado deberá seguir los procedimientos establecidos para el control de acceso, así como proporcionar el servicio.

La responsabilidad de mantener la estabilidad y seguridad de la embarcación recae en el Capitán y la tripulación del buque. Cualquier incidencia que represente un riesgo para la seguridad de la embarcación debe ser reportada por el Capitán y se deben realizar los ajustes necesarios al plan de operación previamente establecido.



Documento firmado digitalmente



Cuando aplique, el operador portuario nominado tiene la obligación de brindar el servicio de estiba y ubicación de los contenedores y carga conforme al plan predefinido, cumpliendo estrictamente con las normas de seguridad establecidas en este reglamento.

Al concluir la operación, el Capitán de la nave recibirá la estiba de la carga, asegurándose de su satisfacción.

#### **4.8.4. Clasificación y toma de muestras**

En el proceso de clasificación de mercancías, cuando se requiera la toma de muestras según la solicitud del cliente o su representante, dicha acción debe contar con la autorización del propietario de la carga. En situaciones en las que la solicitud provenga de una autoridad nacional, se deberá presentar el documento oficial emitido por el ente estatal que requiere la toma de muestras y se registrará de acuerdo con lo establecido por la legislación pertinente.

En el caso específico de sólidos, la toma de muestras será llevada a cabo por la empresa designada para este propósito, seleccionada por el propietario de la carga, el naviero o la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. designa áreas específicas autorizadas para llevar a cabo el reconocimiento o inspección de mercancías y establece los horarios para la ejecución de dichas actividades, y estará sujeto a la priorización del uso del espacio contenido en este RCTO.

El traslado, apertura y cierre de contenedores se hace de acuerdo con instrucciones que al respecto imparta la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Está prohibido la apertura de contenedores en sitios diferentes a los autorizados por el terminal, y la autoridad aduanera y de policía.

Los procedimientos correspondientes al reconocimiento o inspección de las cargas son coordinados en colaboración con las autoridades nacionales responsables de la exportación y nacionalización de mercancías.

#### **4.8.6. Trimado/Trincado/Tarja**

El ajuste del trimado (asiento del buque) recae exclusivamente en la competencia del buque. En el caso de los buques, el Capitán dispone de sistemas de bombas a bordo para el lastre, mediante los cuales puede modificar los calados y asiento de la embarcación según sea necesario. El trimado experimenta cambios durante las operaciones de carga y descarga, cualquier condición que afecte el desarrollo normal de estas operaciones debe ser comunicada a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y el Capitán es responsable de corregir la situación.

El trincado de las cargas embarcadas, ya sean contenedores, carga suelta o carga de proyectos, recae en la responsabilidad del operador portuario designado para llevar a cabo las operaciones de la embarcación. Este operador utiliza el material de trinca disponible a bordo, que incluye barras, tensores, twist locks, pencas, guayas, cadenas, grilletes, entre otros. Cualquier material adicional o especializado, como soldaduras, es responsabilidad del Armador, Capitán o agente marítimo.



El Capitán debe recibir a su entera satisfacción la trunca de la carga al concluir las operaciones de la embarcación.

El operador portuario designado para la operación suministra el servicio de tarja, identificando las cargas embarcadas o desembarcadas, registrando novedades en el estado de las mercancías, cuantificando el número de unidades y reportando cualquier inconsistencia.

#### **4.8.7. Manejo y reubicación**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede realizar reubicaciones de cargas en sus instalaciones, tanto en patio como en bodegas, ya sea para organización o para realizar trabajos de mantenimiento locativo.

Otras movilizaciones solicitadas por los clientes, sus representantes o por agentes marítimos serán autorizadas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y se aplicará cobro a las tarifas establecidas. Esta tarifa también aplicará a los usuarios quienes a pesar de haber confirmado una cita para recoger o dejar carga, la incumplan, y derivado de ello la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deba realizar movimientos de carga para cumplir con la planeación del patio.

#### **4.8.8. Servicio a los contenedores.**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta, entre otros, los siguientes servicios a los contenedores secos:

- a. Cargue y descargue de buques y camiones.
- b. Llenado o vaciado de carga.
- c. Almacenamiento.
- d. Movilizaciones.
- e. Pesaje y repesaje.
- f. Inspección y clasificación de contenedores.
- g. Entrega de contenedor vacío con numeración específica.
- h. Movilización para inspección intrusiva y no intrusiva.
- i. Forrado de contenedores en papel o plástico.
- j. Interchange.
- k. Roll Over.
- l. Lavado de contenedores.
- m. Instalación y validación de sellos.
- n. Alistamiento

Para los contenedores refrigerados:

- a. Todo contenedor que posea control de temperatura, si ingresa vía marítima, debe ser anunciado a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. por el agente marítimo o la línea marítima y si ingresa vía terrestre, la temperatura debe ser anunciada en el documento de autorización de ingreso por el responsable de la carga por los medios que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. disponga para ello. La información que debe ser suministrada debe ser la temperatura, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub>, atmósfera controlada y otras condiciones especiales.



- b. Contenedor que sea anunciado con temperatura debe ser trasladado al área asignada y se le debe suministrar conexión a la red eléctrica. Si un cliente con posterioridad al ingreso del contenedor desea que no se le suministre corriente eléctrica, debe realizar los trámites correspondientes ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y será el único responsable por el estado de la carga. La unidad será trasladada a otra área de almacenaje y se facturará al cliente a las tarifas establecidas.
- c. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta el servicio de calibración de temperatura o “set point” del contenedor de acuerdo con los procedimientos correspondientes y de acuerdo con los requerimientos con el cliente.
- d. El tiempo de suministro de energía por cada contenedor se factura desde que se conecta hasta su desconexión.
- e. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no está obligada a realizar la lectura de temperatura del contenedor al ingreso a la instalación. Sin embargo, durante su permanencia en el área de refrigerados, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. realizará la lectura y registro de la temperatura.

#### **4.8.9. Embalaje y re-embalaje**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta los siguientes servicios, entre otros:

- a. Apertura y cierre de pallets, cajas, tambores, bidones, bobinas, atados, etc., para inspección, consolidación y desconsolidación.
- b. Empaque primario o secundarios.

#### **4.8.10. Pesaje/Cubicaje**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta los siguientes servicios:

- a. Peso VGM (Peso Bruto Verificado) para contenedores.
- b. Repeso de contenedores y carga suelta.
- c. Repeso de cargas a granel sólidas.
- d. Peso de cargas.

#### **4.8.11. Marcación y rotulación**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta el servicio de marcación y rotulación de diferentes tipos de carga a solicitud del cliente a las tarifas establecidas.

#### **4.8.12. Almacenaje de mercancías**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. presta el servicio de almacenaje para los siguientes tipos de carga, entre otros:

- a. Almacenaje bajo techo y descubierto de carga suelta.
- b. Almacenaje de vehículos y carga rodante.
- c. Almacenaje de carga peligrosa.
- d. Almacenaje de contenedores.
- e. Almacenaje de Carga OOG (Out of Gauge) o que no puede ser cargada en contenedores.

- f. Almacenaje de graneles sólidos.
- g. Almacenaje de carga general.

#### **4.8.13. Porteo de la carga**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., al ser un terminal multipropósito, cuenta con diferentes medios para trasladar las cargas desde el muelle marítimo al sitio de reposo o almacenaje y de éste a los muelles. Las cargas para portear son entre otras:

- a. Carga suelta y de proyectos.
- b. Contenedores.
- c. Vehículos o rodada.
- d. Graneles.
- e. Carga general.

Las cargas serán conducidas al lugar de almacenaje a través de porteo y camiones especializados de acuerdo a las características expuestas en el numeral 5.25 y las condiciones de seguridad y rendimiento solicitadas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispone de espacios designados específicamente para la consolidación y desconsolidación de cargas, destinado al llenado y vaciado de contenedores.

#### **4.8.15. Cadena de frío**

La instalación portuaria dispone de los recursos necesarios para asegurar la cadena de frío de las cargas perecederas durante las operaciones de llenado, vaciado y/o trasvaciado de contenedores refrigerados.

### **CAPTÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD**

En el Manual de Operaciones Portuarias y en el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., se encuentran los procedimientos detallados que involucran los siguientes protocolos.

Los protocolos podrán ser modificados conforme cambie la legislación, la técnica o la logística de la instalación portuaria.

#### **5.**

##### **5.1. Protocolo de maniobras**

Este protocolo se complementa con el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Las comunicaciones entre los buques, los remolcadores y la instalación portuaria, se llevarán a cabo mediante el uso de radios VHF banda marina. La asignación de los canales de contacto será coordinada previamente con todas las partes involucradas.



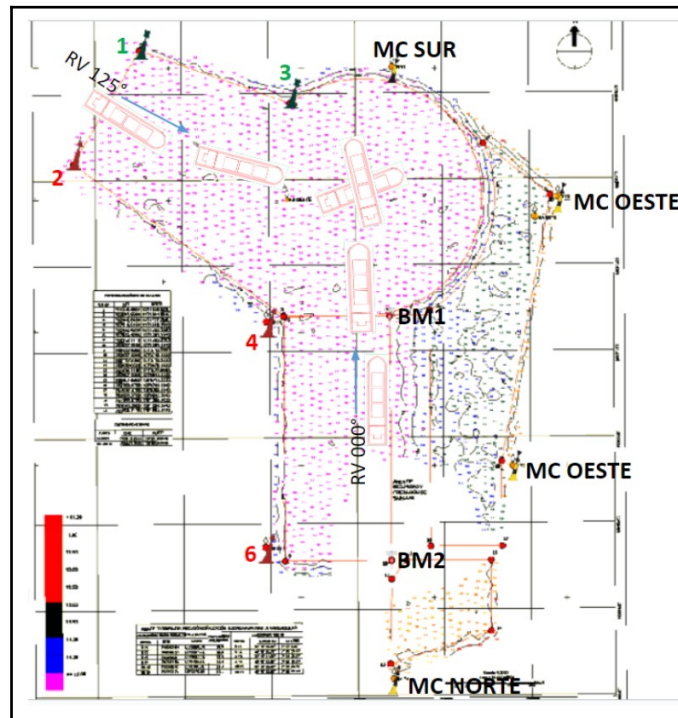
Documento firmado digitalmente



Atraque nave portacontenedores muelle Q1 por estribor

La nave de diseño debe llegar hasta la zona de embarque de pilotos frente a Punta las Vacas para el embarque del Piloto Práctico, con velocidad no mayor a 8 nudos. Navegará hasta la zona de viraje durante 6 millas para asegurar remolcadores y cambiar al rumbo de aproximación RV 125°; una vez se encuentre a una distancia de dos esloras para la posición de atraque deberá llevar máximo 2 nudos de velocidad.

La fuerza predominante en la maniobra es el viento que tratará de empujar la nave hacia el sur, paralelo a la estructura de atraque. Los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, deberán ser utilizados con línea corta, para permitir empujar o halar dependiendo de la evolución de la maniobra. El remolcador en posición 4 con línea larga seca. El reviro se hace por babor poniendo a halar el remolcador No. 2 y a empujar el No. 3. Se debe ubicar el buque de forma paralela al muelle, por lo menos a dos mangas de distancia antes de empezar a halar con el remolcador en posición 4 o dar marcha atrás. Una vez el buque se encuentre en posición de atraque frente al muelle, se empuja con los remolcadores 2 y 3. Se deberán enviar primero los esprines de proa y popa a través de heaving line. Finalmente, el buque debe utilizar 5 largos de proa y popa y al menos 2 esprines a las bitas de amarre.



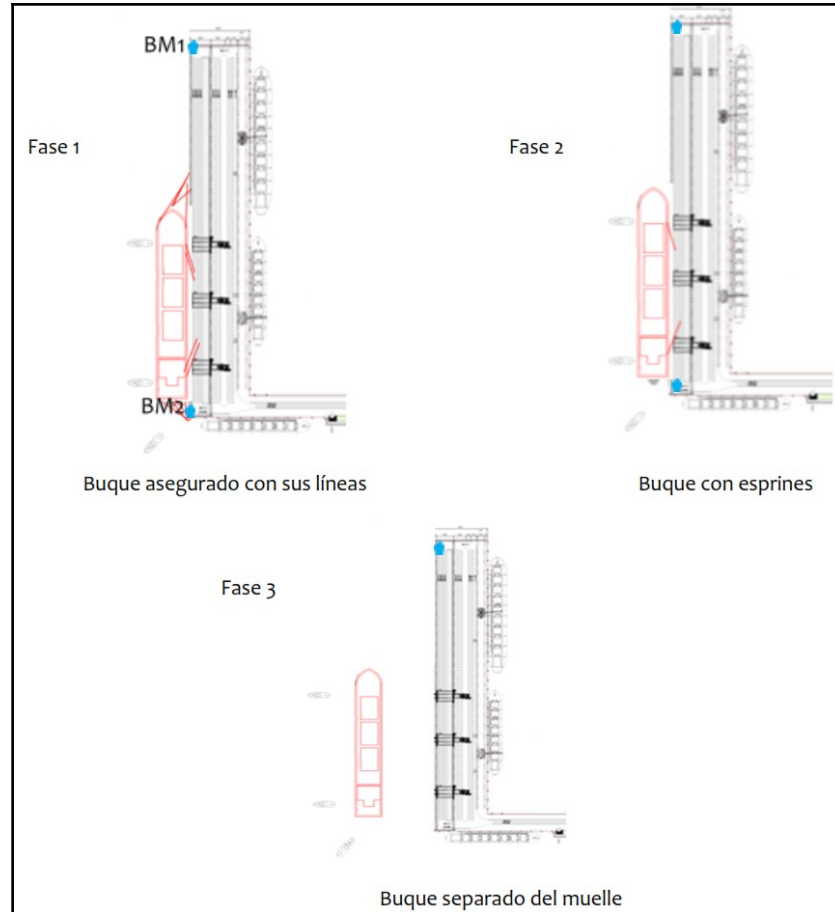
**Ilustración 10.** Maniobra de atraque por estribor para portacontenedores en muelle Q1  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Zarpe nave portacontenedores muelle Q1

Cuando el buque esté listo para zarpe, deben asegurarse los remolcadores por el costado contrario a la banda de atraque. Se ordena dejar el buque con amarras sencillas. Las últimas líneas en largar serán los esprines de proa y popa, momento en el cual se debe empezar a halar muy suavemente con los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, el remolcador en posición 4 pendientes para controlar popa, para desatraque el buque lo más paralelo posible a la línea de atraque.



Una vez la nave se encuentre a una distancia de dos mangas se ordena dar marcha avante y el timón a babor para dirigirse al área de desembarque del Piloto Práctico.



**Ilustración 11.** Maniobra de zarpe por fases para portacontenedores atracados por estribor en muelle Q1.

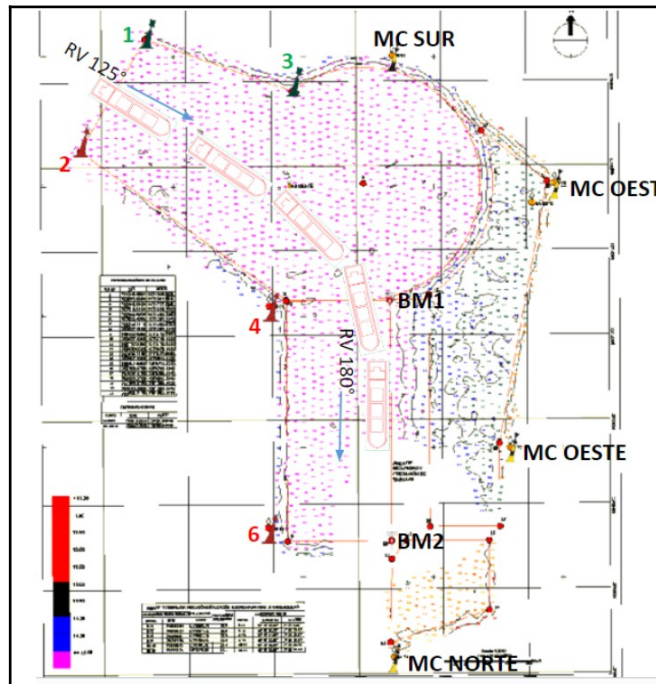
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### Atrache nave portacontenedores muelle Q1 por babor

La nave de diseño debe llegar hasta la zona de embarque de pilotos frente a Punta las Vacas para el embarque del Piloto Práctico, con velocidad no mayor a 8 nudos. Navegará hasta la zona de viraje durante 6 millas para asegurar remolcadores y cambiar al rumbo de aproximación RV 125°; una vez se encuentre a una distancia de dos esloras para la posición de atraque, deberá llevar máximo 2 nudos de velocidad.

La fuerza predominante en la maniobra es el viento que tratará de empujar la nave hacia el sur, paralelo a la estructura de atraque. Los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, deberán ser utilizados con línea corta, para permitir empujar o halar dependiendo de la evolución de la maniobra. El remolcador en posición 4 con línea larga seca. Se debe ubicar el buque de forma paralela al muelle, por lo menos a dos mangas de distancia antes de empezar a empujar con los remolcadores en posiciones 2 y 3. Una vez el buque se encuentre en posición de atraque frente al muelle se empuja con los remolcadores 2 y 3.

Se deberán enviar primero los esprines de proa y popa a través de heaving line. Finalmente, el buque debe utilizar 5 largos de proa y popa y al menos 2 esprines a las bitas de amarre.

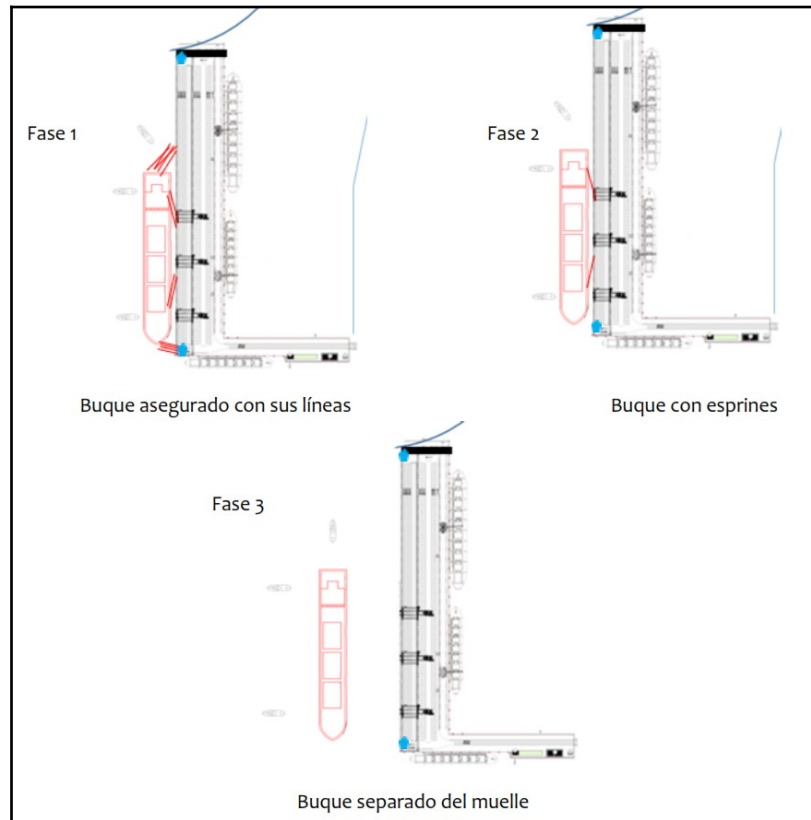


**Ilustración 12.** Maniobra de atraque por babor para portacontenedores en muelle Q1  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### Zarpe nave portacontenedores atracada por babor en muelle Q1

Cuando el buque esté listo para zarpe, deben asegurarse los remolcadores por el costado contrario a la banda de atraque. Se ordena dejar el buque con amarras sencillas. Las últimas líneas en largar serán los esprines de proa y popa, momento en el cual se debe empezar a halar muy suavemente con los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, el remolcador en posición 4 pendiente para controlar popa, para desatracar el buque lo más paralelo posible a la línea de atraque.

Una vez la nave se encuentre a una distancia de dos mangas se ordena dar marcha atrás y se lleva hasta el área de reviro para caer a estribor y dirigirse al área de desembarque del Piloto Práctico.

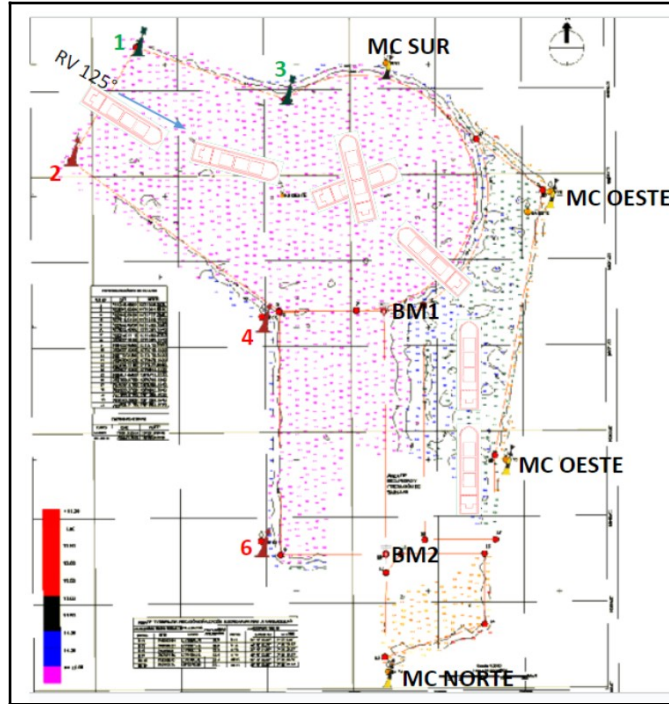


**Ilustración 13.** Maniobra de zarpe por fases portacontenedores atracados por babor muelle Q1  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### Atraque nave granelero por babor muelle Q2

La nave de diseño para este muelle debe llegar hasta la zona de embarque de pilotos frente a Punta las Vacas para el embarque del Piloto Práctico, con velocidad no mayor a 8 nudos. Navegará hasta la zona de viraje durante 6 millas para asegurar remolcadores y cambiar al rumbo de aproximación RV 125°, cuando se encuentre a una distancia de dos esloras del extremo norte del muelle debe llevar máximo 2 nudos de velocidad.

La fuerza predominante en la maniobra es el viento que tratará de empujar la nave hacia el sur, paralelo a la estructura de atraque. Los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, deberán ser utilizados con línea corta, para permitir empujar o halar dependiendo de la evolución de la maniobra. Se debe hacer el reviro por babor hasta llevar el buque a rumbo verdadero 000°, por lo menos dos mangas de distancia antes de empezar a empujar con los remolcadores 2 y 3 hacia popa para atracarlo por el costado de babor. Una vez el buque se encuentre en la posición de atraque, se deben enviar primero los esprines de proa y popa a través de heaving line. Finalmente, el buque debe utilizar 4 largos de proa y popa y al menos 2 esprines a las bitas de amarre. Dada la distancia de 340 metros, hay suficiente espacio para atracar en cualquiera de los muelles 2 norte o sur.



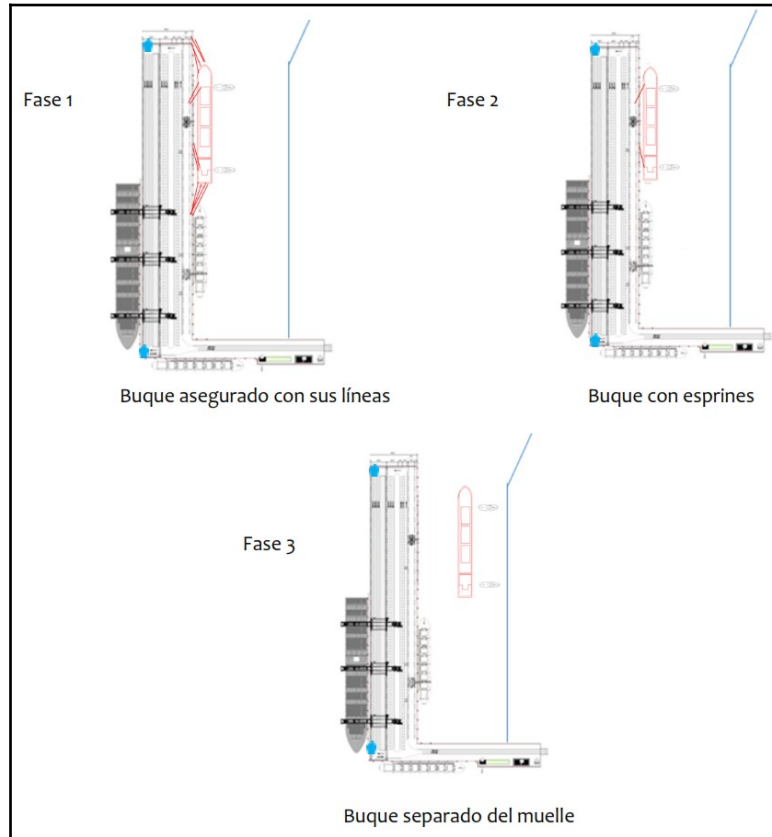
**Ilustración 14.** Maniobra de atraque por babor granelero en muelle Q2

**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### Zarpe nave granelero muelle Q2

Cuando el buque esté listo para zarpe, deben asegurarse los remolcadores por el costado contrario a la banda de atraque. Se ordena dejar el buque con amarras sencillas. Las últimas líneas en largar serán los esprines de proa y popa, momento en el cual se debe empezar a halar muy suavemente con los remolcadores en posición 2 y 3, para desatracar el buque lo más paralelo posible a la línea de atraque.

Una vez la nave se encuentre a una distancia de dos mangas se ordena dar marcha adelante para sobrepasar el área del muelle, virar por babor y dirigirse al área de desembarque del piloto práctico.



**Ilustración 15.** Maniobra de zarpe por fases para buques graneleros muelle Q2  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### Atraque nave granelero por estribor muelle Q2

La nave de diseño para este muelle debe llegar hasta la zona de embarque de pilotos frente a Punta las Vacas para el embarque del piloto práctico, con velocidad no mayor a 8 nudos. Navegará hasta la zona de viraje durante 6 millas para asegurar remolcadores y cambiar al rumbo de aproximación RV 125°, cuando se encuentre a una distancia de dos esloras del extremo norte del muelle debe llevar máximo 2 nudos de velocidad.

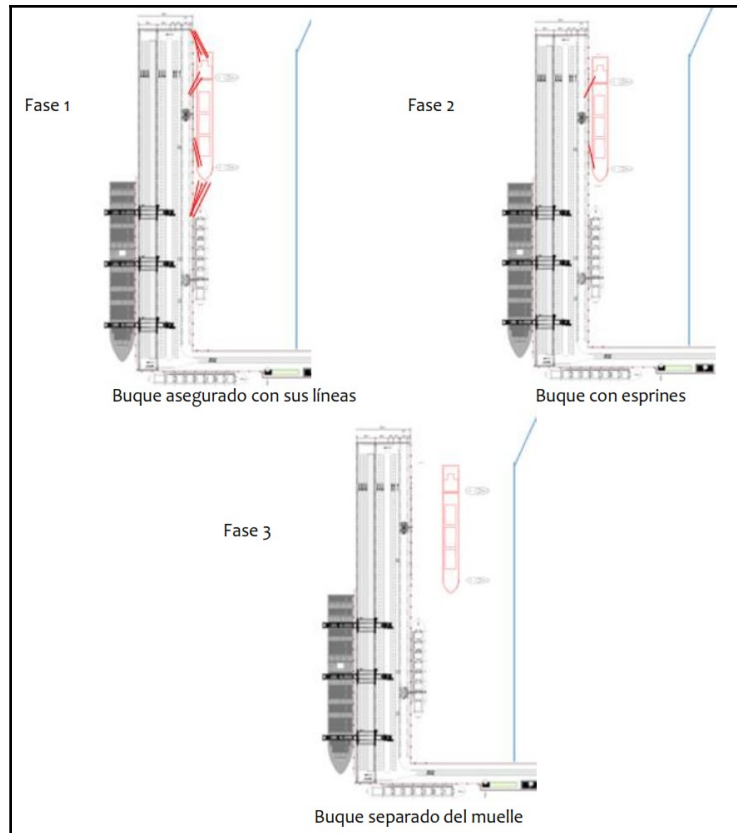
La fuerza predominante en la maniobra es el viento que tratará de empujar la nave hacia el sur, paralelo a la estructura de atraque. Los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, deberán ser utilizados con línea corta, para permitir empujar o halar dependiendo de la evolución de la maniobra. Se debe hacer el viraje suave por estribor hasta llevar el buque a rumbo verdadero 180°, por lo menos dos mangas de distancia antes de empezar a empujar con los remolcadores 2 y 3 avanzar muy despacio con máquinas para atracarlo por el costado de estribor. Una vez el buque se encuentre en la posición de atraque se deben enviar primero los esprines de proa y popa a través de heaving line. Finalmente, el buque debe utilizar 4 largos de proa y popa y al menos 2 esprines a las bitas de amarre.

### Zarpe nave granelero muelle Q2

Cuando el buque esté listo para zarpe, deben asegurarse los remolcadores por el costado contrario a la banda de atraque. Se ordena dejar el buque con amarras sencillas. Las últimas líneas en largar serán los esprines de proa y popa, momento en el cual se debe empezar a halar

muy suavemente con los remolcadores en posición 2 y 3, para desatracar el buque lo más paralelo posible a la línea de atraque.

Una vez la nave se encuentre a una distancia de dos mangas se ordena dar marcha atrás para sobrepasar el área del muelle, virar por estribor y dirigirse al área de desembarque del Piloto Práctico.



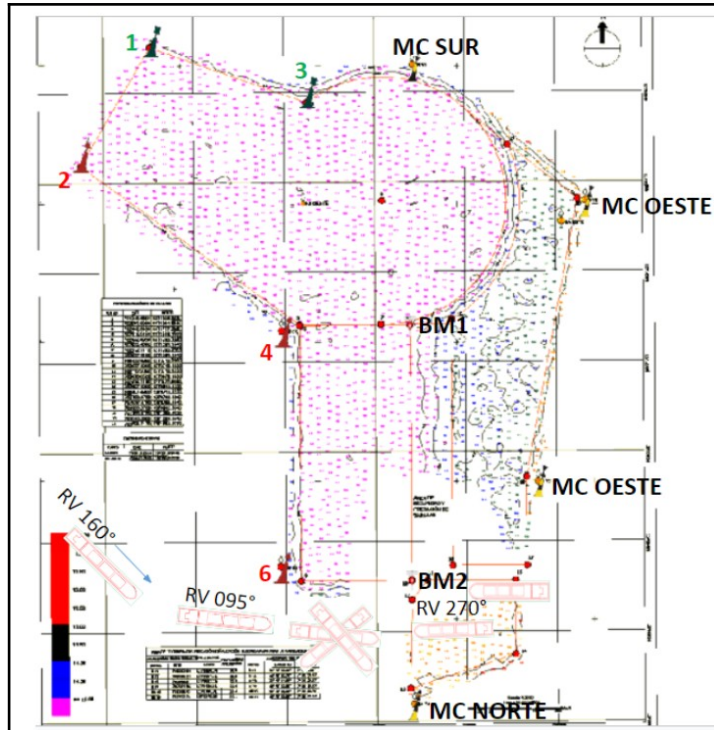
**Ilustración 16.** Maniobra de zarpe por fases graneleros atracados por estribor muelle Q2  
**Fuente:** Estudio de Maniobrabilidad de Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### Atraque nave carga rodante (Ro – Ro) muelle Q3

La nave de diseño debe llegar hasta la zona de embarque de pilotos frente a Punta las Vacas para el embarque del Piloto Práctico, con velocidad no mayor a 8 nudos. Navegará hasta la zona de viraje durante 6 millas para asegurar remolcadores y cambiar al rumbo de aproximación RV 160°, cuando se encuentre a una distancia de dos esloras de la punta del muelle, debe llevar máximo 2 nudos de velocidad.

La fuerza predominante en la maniobra es el viento que tratará de empujar la nave hacia el sur, perpendicular a la estructura de atraque. Los remolcadores en posición 2 y 3, amura y aleta, deberán ser utilizados con línea corta, para permitir empujar o halar dependiendo de la evolución de la maniobra. Se debe hacer el reviro por babor hasta llevar el buque a rumbo verdadero 270°, por lo menos dos mangas de distancia antes de empezar a empujar con los remolcadores hacia popa. Se debe ubicar el buque de forma paralela al muelle, por lo menos una manga de distancia antes de empezar a empujar con los remolcadores hacia muelle. Una vez el buque se encuentre en la posición de atraque, se deben enviar primero los esprines de proa y popa a través de

heaving line. Finalmente, el buque debe utilizar 4 largos de proa y popa y al menos 2 esprines a las bitas de amarre.

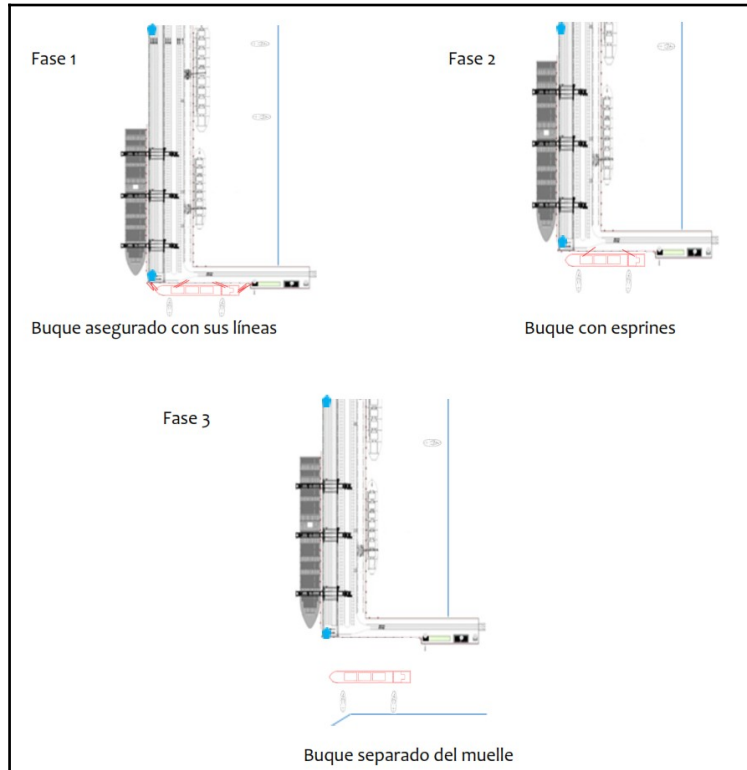


**Ilustración 17.** Maniobra de atraque por estribor nave carga rodante (Ro-Ro) muelle Q3  
**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### Zarpe nave carga rodante (Ro – Ro)

Cuando el buque esté listo para zarpe, deben asegurarse los remolcadores por el costado contrario a la banda de atraque. Se ordena dejar el buque con amarras sencillas. Las últimas líneas en largar serán los esprines de proa y popa, momento en el cual se debe empezar a halar muy suavemente con los remolcadores en posición 2 y 3, para desatracar el buque lo más paralelo posible a la línea de atraque.

Una vez la nave se encuentre a una distancia de dos mangas se ordena dar marcha avante para sobrepasar el muelle por estribor y dirigirse al área de desembarque del Piloto Práctico.



**Ilustración 18.** Esquema maniobra de zarpe por fases buques de carga rodante (Ro-Ro) desde el muelle Q3.

**Fuente:** Plan de Ayudas a la Navegación Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

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

Aproximándose desde el norte, los barcos se mantienen a una distancia segura al oeste del naufragio del norte ubicado en la zona de fondeo. Posteriormente, giran en la línea de aproximación respectiva para el canal de acceso norte o el canal de acceso sur que conduce al área de atraque respectiva.

El canal de acceso, tanto norte como sur, cuenta con boyas de señalización que facilitan el acceso a la dársena de maniobra y a las facilidades portuarias.

En la aproximación al canal, el Piloto Práctico debe mantener el barco cerca de la línea central del canal de acceso, sea norte o sur y seguir la maniobra descrita en el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y en numeral 5.1. por tipo de buque.

### 5.1.2. Maniobra de atraque

En el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y en el numeral 5.1. se describen las maniobras de atraque y amarre para los buques tipo que serán atendidos en las instalaciones portuarias.

Una vez ubicado el buque frente al muelle marítimo se procede con la aproximación, de manera paralela al muelle, final y atraque, procurando una velocidad lateral de atraque no mayor a los 2 nudos.

El Piloto Práctico se apoyará en los remolcadores, la máquina principal, timón, bow thruster (si lo tiene) del buque para hacer la maniobra de aproximación al muelle.



Los remolcadores, bajo las órdenes del Piloto Práctico, mantendrán el buque apoyado a las defensas del muelle mientras que se aseguran las líneas de amarre al muelle.

Para la ubicación final del buque en el muelle, el Piloto Práctico coordina con el Coordinador de Muellaje la posición más adecuada de acuerdo con los equipos de transferencia de carga del muelle y de acuerdo con la disponibilidad de espacios para otros buques.

A pesar de las condiciones límite definidas en el Estudio de Maniobrabilidad, el Piloto Práctico junto con el Capitán del buque y el Coordinador de Muellaje pueden tomar la decisión de continuar la maniobra, de acuerdo con las condiciones meteorológicas que se estén presentando en un momento determinado.

### **5.1.3. Maniobra de amarre**

Una vez que el buque está apoyado en las defensas del muelle, la tripulación del buque envía a los amarradores del muelle las líneas de amarre, en la secuencia, cantidad y posición que han sido definidas con anterioridad entre el Piloto Práctico, el Capitán del buque y el Coordinador de Muellaje de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.1. por tipo de buque y muelle. Sin embargo, en condiciones normales, las primeras líneas para ser enviadas y aseguradas a las bitas del muelle son los sprines, después los traveses (si llegara a haber) y por último los largos de proa y popa.

El servicio de amarre en los muelles de la instalación portuaria lo prestan operadores portuarios debidamente registrados y aprobados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Las naves atracadas en los muelles mantendrán en todo momento la supervisión de sus líneas de amarre, las cuales deben estar siempre tensionadas. Con el cambio de calados del buque producto de la transferencia de carga, estas líneas se pueden aflojar o sobre tensionar y es allí donde la tripulación del buque debe mantener supervisión permanente.

### **5.1.4. Maniobra de zarpe**

En el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y en el numeral 5.1. se describen las maniobras de zarpe para los buques tipo que serán atendidos en las instalaciones portuarias.

En el muelle, el Piloto Práctico se apoyará en los remolcadores, la máquina principal del buque, el bow thruster (si se cuenta con el) y el timón del buque, para hacer la maniobra de zarpe del muelle.

Los remolcadores, bajo las órdenes del Piloto Práctico, mantendrán el buque apoyado a las defensas del muelle mientras que se van liberando de manera secuencial las líneas de amarre al muelle.

La secuencia de liberación de cabos la determina el Piloto Práctico, el Capitán del buque y el Coordinador de Muellaje. Sin embargo, es costumbre que, bajo condiciones normales, se liberan primero los largos, luego los traveses (si los hubiere) y por último los sprines de proa y popa.

A pesar de las condiciones límite definidas en el Estudio de Maniobrabilidad, el Piloto Práctico junto con el Capitán del buque y el Coordinador de Muellaje pueden tomar de decisión de



Documento firmado digitalmente



continuar la maniobra, de acuerdo con las condiciones meteomarinas que se estén presentando en un momento determinado.

#### **5.1.5. Maniobra de reviro**

Los muelles están diseñados para atender buques que se atracan a ellos por sus costados de babor o estribor. De acuerdo con la ubicación de la carga que se va a transferir, de acuerdo con los calados o con la conveniencia operacional, en ocasiones el Coordinador de Muellaje decide que un buque se atraque por babor o por estribor.

Las maniobras de reviro se pueden dar al atracar o al zarpar y se realizan de acuerdo con las directrices establecidas en el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y en el numeral 5.1.

#### **5.1.6. Maniobra de fondeo**

La maniobra de fondeo en el Golfo de Urabá se realiza con la asistencia de Piloto Práctico y en coordinación con la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Turbo.

Cuando el buque tiene la necesidad de fondear, ya sea que esté llegando de mar afuera y no se haya confirmado la atención inmediata por parte de la instalación portuaria, o esté procediendo desde la instalación portuaria y requiera fondear por cualquier motivo, deberá ingresar al área de fondeo que le asigne la Estación de Tráfico Marítimo, de la Capitanía de Puerto de Turbo.

No se considera una operación normal el fondeo en los accesos norte y sur y dársena de maniobras o frente a las facilidades portuarias. Sin embargo, en caso de presentarse cualquier emergencia o condición extrema de viento o mar que lo amerite, las anclas podrán utilizarse para minimizar cualquier incidente que se pueda presentar.

Si esto llegare a ocurrir, el Piloto Práctico deberá reportarlo a la Estación de Tráfico Marítimo y a la Sociedad Portuaria justificando la razón del fondeo de emergencia.

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

Todas las maniobras de amarre deben ser programadas y comunicadas con anterioridad, para establecer de manera conjunta y en coordinación con el Capitán de la nave, el agente marítimo, el Piloto Práctico y operaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., para establecer cantidad de personal (amarradores) y equipos de comunicación y apoyo, en función de las características y tipo de nave.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene establecidos esquemas de amarre sugeridos para los muelles en el Estudio de Maniobrabilidad (ver numeral 5.1. del RCTO). Sin embargo, para cada maniobra, entre el Capitán del buque, el Piloto Práctico y el Profesional de Buque, se defina el esquema de amarre y secuencia de estos, con el fin de garantizar que el buque quede asegurado al muelle durante la operación, teniendo en cuenta la ubicación del buque en el muelle y las condiciones meteomarinas.

En caso de amarrar más de 2 buques en la misma línea de atraque se mantendrá una distancia mínima entre ellos, de acuerdo con lo establecido en la siguiente tabla:

**Distancia de separación entre buques en función de su eslora**

Mayor de 300m	300 a 201m	200 a 151m	150 a 100m	Menor de 100m
30m	25m	20m	15m	10m

**Tabla 6.** Distancia de separación entre buques en función de su eslora en una misma línea de atraque  
Fuente: ROM 0.2 - 94

Nota: Para aplicar la anterior, en caso de tener 2 buques de diferentes esloras en la misma línea de atraque, se considerará el buque de mayor eslora.

Las naves atracadas en los muelles mantendrán en todo momento la supervisión de sus líneas de amarre, las cuales deben estar siempre tensionadas. Con el cambio de calados del buque producto de la transferencia de carga, estas líneas se pueden aflojar o sobre tensionar y es allí donde la tripulación del buque debe mantener supervisión permanente.

Durante la permanencia del buque amarrado al muelle, se debe mantener las siguientes condiciones operativas:

- Las máquinas principales y la maquinaria auxiliar deberán estar listas en todo momento para ser prendidas y permitir zarpe lo más pronto posible en caso de emergencia.
- No podrán llevarse a cabo reparaciones de las máquinas principales mientras el buque se encuentre amarrado en la instalación portuaria.
- A bordo del buque deberá haber personal disponible para todas las operaciones de cargue, descargue, lastre y deslastre y para cualquier situación de emergencia, mientras el buque se encuentre amarrado en la instalación portuaria.
- Un oficial de guardia del buque deberá estar disponible en todo momento a la escucha en radio portátil o base, en comunicación con la instalación portuaria.
- La maniobra de amarre del buque será asesorada por el Piloto Práctico y ejecutada a bordo por la tripulación del buque y estará coordinada por personal de la instalación portuaria.
- En todo momento el buque debe tener un número de tripulantes adecuados y las herramientas suficientes de tal forma que permitan una operación segura.
- La tripulación del buque debe mantener guardia permanente en la escala de acceso al buque, mientras se encuentre amarrado al muelle.

El servicio de amarre en los muelles de la instalación portuaria lo prestan operadores portuarios debidamente registrados y aprobados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y con la licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima. El operador portuario debe adoptar las condiciones de seguridad integral de la instalación portuaria y aplicar la normativa y condiciones técnicas para esta actividad, para garantizar la seguridad de la operación.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. establece que el personal dispuesto para estas operaciones debe tener formación de “gente de mar” y portar todos los elementos de seguridad personal necesarios, entre los cuales se tienen:

- a) Chaleco salvavidas (work vest).
- b) Zapatos de seguridad con suela antideslizante.
- c) Guantes de protección.
- d) Casco de seguridad con barbuquejo.
- e) Uniforme de colores vivos con aditamentos reflectivos.
- f) Linterna para uso en operación nocturna.
- g) Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.



- h) Gafas de seguridad diurnas y nocturnas.
- i) Tapa-oidos (cuando sea requerido).

Premisas especiales para la condición de buque amarrado al muelle:

- Todas las líneas de amarre deben permanecer totalmente tensionadas durante todo el tiempo que el buque permanezca al costado del muelle, lo cual es una responsabilidad del Capitán del buque.
- Cuando el buque cambia de calados por las operaciones de cargue/descargue, la tendencia de los cabos de amarre es a perder o ganar tensión, por lo tanto, la tripulación del buque y la supervisión del muelle, deben estar pendientes de esta situación para que la tripulación del buque siempre mantenga las líneas templadas.
- Los Oficiales de Buque mantendrán una permanente revisión de las líneas de amarre del buque al muelle para asegurarse que éstas se mantienen siempre templadas y si llegara a notar alguna novedad, se le debe informar al Capitán del buque para que corrijan la situación que se esté presentando.

### 5.3. Protocolo de zarpe de emergencia

En caso de que se presente una situación de emergencia, que pudiera afectar la integridad de las personas, la instalación portuaria y/o el buque atracado en cualquiera de los muelles, se procede con los siguientes pasos, de acuerdo con el Plan de Preparación y de Respuesta ante Emergencias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.:

- Notificar la emergencia al Coordinador de Muellaje y al Capitán del buque.
- Solicitar al Capitán informar al personal del buque que se está presentando una emergencia.
- Activar las correspondientes alarmas y el plan de respuesta a emergencias, tanto en la instalación portuaria, como en el buque.
- Tratar de controlar la fuente de la emergencia, si ello es posible.
- Suspensión inmediata de la transferencia de carga.
- Informar de la emergencia y del zarpe del buque a la Estación de Control de Tráfico Marítimo (ECTM).
- Implementar medidas preventivas que conlleven a reducir impactos, retirando del área en emergencia al personal que no forme parte de la brigada de respuesta a emergencias de la instalación portuaria.
- Para el zarpe de emergencia se debe solicitar el servicio de Piloto Práctico y remolcadores, así como el de los amarradores, mientras que el buque alista sus máquinas y se prepara para zarpar.

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

La Estación de Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto de Turbo, tiene el control del tránsito en el área de navegación del Golfo de Urabá.



Documento firmado digitalmente





La Estación de Tráfico Marítimo le da instrucciones al Piloto Práctico y le informa acerca de las condiciones de tráfico marítimo y establece las prioridades de tránsito.

Los Pilotos Prácticos deben informar a la Estación de Tráfico Marítimo una vez abordan el buque, indicando los calados del buque, los remolcadores que apoyarán la maniobra y las intenciones de maniobra.

Los buques que navegan hacia la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deberán seguir lo establecido por la Estación de Tráfico Marítimo en cuanto a velocidades y reglas de camino.

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

En caso de eventuales casos de incendio, mal tiempo, terrorismo, asonadas, etc., la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., activará el Plan de Preparación y de Respuesta ante Emergencias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y podrá solicitar el zarpe de emergencia de los buques atracados en sus muelles.

Todos los buques atracados en los muelles deberán estar en condiciones para zarpar de emergencia y garantizar la permanencia de la tripulación mínima de emergencia durante su permanencia amarrados en los muelles.

Informar de la emergencia y del zarpe del buque a la Estación de Control de Tráfico Marítimo (ECTM).

Se deben seguir los pasos mencionados en el numeral 5.3.

5.

#### **5.6. Protocolo para apertura de bodegas (Operaciones de recepción y despacho)**

Todas las tapas de las bodegas de las naves que recalán a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deben permanecer con los seguros puestos hasta que se requiera realizar la apertura de la(s) bodega(s).

La apertura y cierre de bodegas con sistema de tapas tipo McGregor debe realizarlo la tripulación del buque y cuando la bodega sea con tapas de bodega, la apertura y cierre la debe realizar la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Esta operación debe ser supervisada por algún miembro de la tripulación.

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

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. establece con las líneas marítimas, el tiempo de permanencia del buque, movimientos promedio y la productividad requerida. Todos los operadores portuarios que atienden buques deben adaptar sus procedimientos para alcanzar estos rendimientos, y en caso de no alcanzarlos, podrán ser suspendidos de realizar actividades en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

##### Pérdida del derecho a muelle

Un buque pierde el derecho de atraque en los siguientes casos:



Documento firmado digitalmente



- a. Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte, en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas (cuarentena).
- b. Por orden de las autoridades competentes cuando éstas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- c. En el caso de las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- d. Por razones de seguridad o de orden público.
- e. Por falta de garantías de buen funcionamiento de los equipos y aparejos especializados propios de la nave para las operaciones de carga o descarga.
- f. Por incumplimiento del itinerario/ventana anunciada o por incumplimiento en la fecha anunciada para arribo.
- g. Por falta del programa de operaciones de la nave.
- h. Por criterios de seguridad y protección de la instalación portuaria.

#### **5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas**

Algunas cargas por sus características fisicoquímicas pueden considerarse por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. como mercancías de cargue o descargue directo y evacuación inmediata. Dichas cargas deben haber cumplido con anterioridad con los trámites aduaneros pertinentes, estar a paz y salvo por todo concepto con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y cumplir con todos los requerimientos de ley para que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. permita que esas cargas ingresen o salgan de las instalaciones portuarias.

El representante de la carga debe coordinar con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. el momento en el que la carga puede ingresar o ser retirada de las instalaciones portuarias.

#### **5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías**

Para la inspección de mercancías se aplica el manual expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que establece el Sistema de la Inspección Simultánea (SIIS) y se realizará en la Zona Única de Inspección (ZUI) donde estarán instalados y con conexión a energía e internet las siguientes autoridades: DIAN, el Invima, el ICA y DIRAN.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Policía Antinarcóticos, el ICA e Invima, participan activamente en la obligatoriedad de la Inspección Simultánea de Mercancías para Exportaciones a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior -VUCE, tramitando únicamente a través del nuevo módulo SIIS las inspecciones para exportaciones que ingresan con Solicitud de Autorización de Embarque - SAE.

Durante la inspección simultánea deben estar acompañando a los entes gubernamentales el dueño de la carga o su representante, un representante de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y el operador portuario.



## 5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga

### Inspección Intrusiva

Toda carga que, por sus características de tamaño, peso, empaque y embalaje que sea solicitada para inspección por las autoridades aduaneras, sanitarias, antinarcóticos o el cliente y sean de manipulación estándar serán trasladadas al área de inspección demarcada con la que cuenta la instalación portuaria.

Aquellas cargas que por sus medidas y peso que estén consideradas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. como cargas no estándar, se podrá autorizar la inspección en el lugar de reposo o almacenaje donde se encuentre.

Al finalizar la inspección, se debe firmar un acta donde el representante del cliente recibe a satisfacción el estado de la carga, cantidades y estiba y trinca de esta.

Todos los servicios de inspección intrusiva son facturados a las tarifas establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### Inspección no-intrusiva

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta en sus instalaciones con equipos tecnológicos para inspección no intrusiva de la carga tanto de importación como de exportación y establece la secuencia e interacción del proceso para la movilización y disposición oportuna de los cargamentos perfilados y solicitados por las autoridades para inspecciones no intrusivas.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dispondrá de los procedimientos a través de los sistemas de información para que los usuarios y autoridades puedan solicitar las inspecciones no intrusivas y así mismo se pueda coordinar la movilización de la carga a dichos equipos.

El mantenimiento, operación y disposición de los equipos de inspección no intrusiva es responsabilidad de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Por otra parte, el análisis de las imágenes corresponde a las autoridades.

Todos los servicios de inspección no intrusiva son facturados a las tarifas establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., siempre y cuando dicho cobro esté autorizado por la reglamentación tarifaria.

## 5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

Durante las actividades de transferencia de carga, cuando se presenten condiciones climáticas adversas (fuerte brisa, polvo, neblina, tormenta eléctrica, lluvia etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación y las condiciones favorables que permitan el reinicio de actividades.



Durante el descargue o cargue de gráneles sólidos y carga general, se suspende la operación y se cierran las bodegas, lo anterior a criterio del Capitán del buque y en coordinación con el Profesional de Buque, para preservar la carga en buenas condiciones.

### **5.12. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no atiende buques de pasajeros. Ver numeral 4.7.

### **5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con áreas de almacenamiento descubierto para aquellas cargas que, por su condición y maneras de manejo, no se afectan por la lluvia o el sol o al estar a la intemperie.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene la responsabilidad de llevar a cabo y supervisar las condiciones de almacenamiento, lo cual implica recibir, custodiar, proteger y controlar el estado de la carga.

Las mercancías se distribuyen en distintas zonas considerando el tipo, producto, embalaje, especificaciones, rotulación y requisitos de sus propietarios o representantes, quedando claramente identificadas en cuanto a cantidad y ubicación.

### **5.14. Protocolo de operaciones en fondeo**

La operación de transferencia de carga en fondeo no está autorizada en el Contrato de Concesión Portuaria, por lo tanto, no se realiza en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### **5.15. Protocolo para la entrega de la carga**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de entregar cargas hasta tanto éstas cumplan todos los requisitos exigidos por las autoridades colombianas, tales como: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, ICA, INVIMA, Superintendencia de Transporte, Ministerio de Justicia y del Derecho - Subdirección de Control y Fiscalización de Sustancias Químicas y Estupefacientes, Capitanía de Puerto o cualquier otra autoridad competente, y sus representantes se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A..

Para la entrega de cargas se tiene, además, en cuenta lo siguiente:

- a. El importador o su representante, cliente o dueño de la carga debe estar registrado ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y quien lo represente, mediante mandato emitido por el dueño de la carga.
- b. Estar a paz y salvo por todo concepto con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- c. Las cargas son entregadas al cliente o a quien lo represente en las mismas condiciones que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. los recibió al momento de descargue del buque.



- d. Las cargas con categoría de tránsito internacional o transitorio son entregadas a la línea naviera o al agente marítimo que lo representa y debe cumplir con todos los requisitos aduaneros y de cualquier otra entidad gubernamental que lo requiera.
- e. Las mercancías que sean declaradas en abandono porque se vencieron los términos de permanencia en el depósito, estarán bajo control de la DIAN y ésta será la única entidad que autorice su entrega previo cancelación por concepto de servicios prestados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- f. Las cargas que se encuentren en almacenaje bajo control judicial sólo serán entregadas con autorización de la entidad competente previa cancelación por concepto de servicios prestados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- g. Ninguna carga será entregada a un usuario de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., que no haya reservado y confirmado una cita en el aplicativo de asignación de citas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas**

Antes de iniciar operaciones de descargue de las naves o durante la ejecución de estas es posible encontrar evidencias de cargas contaminadas. En cualquiera de los dos casos deben estar enterados el Capitán, la agencia marítima, el cliente y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

En el caso de graneles sólidos, si durante la inspección y análisis de la carga se encuentra evidencia de contaminación de ésta, no se autorizará el descargue del producto hasta que la línea marítima, agente marítimo, cliente y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. acuerden si se recibe el producto en esas condiciones o se rechaza.

Para carga contaminada por estupefacientes, se debe informar inmediatamente a las autoridades competentes y al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) si ésta se encontrara ya en lugar de almacenaje en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., adicionalmente, al Capitán del buque o al agente que lo representa, si la contaminación fue descubierta a bordo de la embarcación o en la carga proveniente del buque.

El control de las cargas contaminadas por estupefacientes debe quedar en potestad de las autoridades competentes.

Residuos que se generen por cargas contaminadas deben ser retirados de la instalación portuaria por el cliente o su representante cumpliendo todos los requerimientos aduaneros pertinentes y si son peligrosos u oleosos deben ser desechados usando los procedimientos respetivos de tal forma que tengan certificados de disposición final.

#### **5.17. Protocolo sobre cargas objetables**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede recibir cargas objetables, haciendo las salvedades del caso en actas que sean suscritas por el usuario que entrega la carga y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. debe entregar la carga, en el mismo estado en que fue recibida.



Documento firmado digitalmente



La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede facturar los recursos adicionales que sean necesarios para la manipulación segura de la carga. Así mismo, por la condición especial de la carga, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se exonera de responsabilidad por daños adicionales a la carga y a terceros que puedan verse afectados por dicha condición.

#### **5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables**

El propietario de la carga objetable y/o su representante es el responsable de ordenar por escrito a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. el descargue y entrega de los productos en las condiciones de calidad en que se encuentren.

El dueño de la carga que ha sido objetada debe retirarla de las instalaciones en el menor tiempo posible, cumpliendo el procedimiento de retiro de mercancía y cancelando los servicios que hayan sido facturados.

Para cargas objetables que hayan sido abandonadas, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. coordina su disposición final cumpliendo los protocolos de residuos peligrosos y no peligrosos, de acuerdo con la legislación y cobrar dicho servicio, junto con las deudas pendientes, al dueño de la carga objetada.

#### **5.19. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito, transbordo y cabotaje**

La manipulación de toda carga con categoría de tránsito, transbordo y cabotaje, destinada a ser trasladada a otros terminales portuarios, zonas francas y depósitos aduaneros, está sujeta a la regulación aduanera de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

El anuncio de la carga en tránsito debe ser realizado por el agente marítimo, representante o naviero, utilizando los mismos procedimientos establecidos para la llegada de la carga. Además, se requiere realizar la declaración ante las autoridades aduaneras sobre la condición de tránsito de la carga.

Una vez que la carga llega a la instalación portuaria, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. confirma el arribo, proporcionando cualquier novedad pertinente, si es aplicable.

Los plazos de permanencia de la carga en tránsito están determinados por la autoridad aduanera.

Los representantes de la carga o navieros asumen la responsabilidad de los costos asociados con la descarga, almacenamiento, carga y uso de las instalaciones. Asimismo, es necesario realizar un nuevo anuncio de carga en los términos establecidos por la autoridad aduanera.

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

En el caso de que objetos caigan desde el buque y, debido a sus dimensiones, generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o de maniobras para las operaciones portuarias, se lleva a cabo una inspección y rescate con equipos apropiados. Esto se realiza después de obtener la aprobación de la autoridad marítima, con el objetivo de garantizar la seguridad en el área para las operaciones portuarias.

Los gastos asociados con la inspección, señalización, rescate y disposición final de los objetos caídos desde el buque son responsabilidad y deben ser sufragados por el Capitán/Armador del



buque, la agencia marítima representante en el puerto o el operador portuario encargado de las actividades de carga y descarga.

El Armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tienen la obligación de retirar los obstáculos originados por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. La responsabilidad de la retirada recae en quien tenga bajo su cargo el objeto en el momento del incidente.

En caso de que el responsable de la remoción del obstáculo no tome medidas de manera inmediata, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. está autorizada a realizar la retirada a expensas de dicho responsable, sin perjuicio de las posibles amonestaciones correspondientes.

### **5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales**

El personal encargado de la vigilancia en las áreas de control de acceso y perimetrales tiene la responsabilidad de evitar la entrada de animales domésticos y de informar al área ambiental la presencia de animales silvestres para su manejo.

En el interior de la instalación portuaria, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se encarga de capturar y retirar animales domésticos, así como gestionar la reubicación de la fauna silvestre o entregándolos a la autoridad correspondiente según su clasificación (si es fauna foránea).

Es necesario cumplir con el programa de vectores y pesticidas para prevenir la proliferación de vectores contaminantes.

Todo el personal, incluyendo operadores portuarios, agencias marítimas y otros usuarios o contratistas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., se compromete a no alimentar ni dejar residuos de alimentos fuera de los contenedores y estaciones de recolección de residuos domésticos.

### **5.22. Protocolo de operación de equipos**

Un equipo para operar dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. debe cumplir con lo siguiente:

- a. Contar con certificación vigente de casa clasificadora, certificación tecno mecánica o su equivalente.
- b. Deben estar registrados ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- c. Los operadores de los equipos deben tener certificación de un ente autorizado que los avalen que tienen las competencias para operar dicho equipo.
- d. Los equipos que no tengan las condiciones tecno mecánicas que les permita operar con seguridad, que pongan en riesgos a las personas, a la carga o a las instalaciones, no podrán operar. Al igual que todo equipo cuyo certificado se encuentre vencido.
- e. Los equipos del buque utilizados para la operación deben ser avalados por las certificaciones propias expedidas por las casas clasificadoras según las regulaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).



- f. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no está obligado al arrendamiento, o préstamos de: gatos, montacargas, luminarias o cualquier otro necesario para la manipulación de la carga por parte de terceros.

### **5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas**

Toda persona que ingresa a la instalación portuaria debe tener una justificación específica y debe completar un registro previo. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. realiza la verificación de información y estudios de seguridad para autorizar o no el ingreso a la instalación.

Para la autorización de ingreso, todo usuario debe presentar y mantener actualizados los aportes a la Seguridad Social (EPS y ARL).

#### Normas de acceso y circulación de personas

- a. El ingreso, circulación y permanencia de individuos en la instalación portuaria están sujetos a la regulación del nivel de protección determinado por el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), así como a las normas establecidas en este reglamento y a cualquier instrucción impartida al respecto por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- b. Las personas que ingresan a las instalaciones portuarias son responsables de su propia seguridad y se comprometen a tomar todas las medidas necesarias para prevenir accidentes. Además, deben acatar las instrucciones impartidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en relación con la protección marítima y dar cumplimiento con todo lo estipulado en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- c. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. lleva a cabo actividades de salud en el trabajo, incluyendo el control del consumo de alcohol, drogas o sustancias que puedan afectar la capacidad motora y mental de las personas. Al presentar la solicitud de ingreso, los usuarios autorizan a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. a realizar pruebas de monitoreo de cumplimiento de sus políticas. La negativa a someterse a estas pruebas puede dar lugar a que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deniegue el ingreso y ordene la salida de la persona de la instalación o la cancelación de su permiso de ingreso.
- d. Cada persona que ingrese a la instalación portuaria debe estar previamente registrada ante la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Las empresas deben registrar a sus trabajadores y subcontratistas siguiendo las instrucciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., solicitando ingreso para cada actividad o gestión específica.
- e. Las empresas usuarias deben presentar comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano cuando la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. lo requiera. También deben proporcionar copias de los pagos de parafiscales, salarios, compensaciones, prestaciones sociales y demás retribuciones al trabajador.



Documento firmado digitalmente



- f. El trabajador o la persona inscrita debe llevar visible el carné de identificación proporcionado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. mientras se encuentre en la instalación portuaria. Este carné es de uso personal e intransferible. La expedición del carné se realiza siguiendo las instrucciones de la instalación portuaria, y la empresa usuaria es responsable de su uso; cualquier mal uso puede resultar en la cancelación definitiva del ingreso y acciones legales.
- g. Aquellas personas que permanezcan o se desplacen por áreas no autorizadas dentro de las instalaciones sin el permiso correspondiente pueden ser sancionadas.
- h. Las tripulaciones de las naves que arriban al terminal deben identificarse mediante la presentación del permiso de desembarco expedido por Migración Colombia y un documento de identificación.
- i. Aquellas personas presentes o transitando por áreas operativas de la instalación portuaria deben vestir uniforme, chaleco reflectivo, casco, botas y otros elementos de protección e identificación personal que permitan su individualización. El uniforme puede incluir franjas reflectivas que reemplacen el chaleco, pero debe llevar el nombre y logotipo de la empresa correspondiente, brindando protección y presentación personal adecuadas, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo.
- j. La permanencia en la instalación portuaria debe ajustarse a los horarios correspondientes a la actividad a desarrollar, sin sobrepasar el horario autorizado para la actividad ni la jornada máxima legal vigente.
- k. Los operadores portuarios y otros usuarios son responsables de asegurarse de que su personal abandone la instalación portuaria tan pronto como concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.
- l. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrá impedir el ingreso de cualquier persona que sea un riesgo para las instalaciones, para los funcionarios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., para la eficiencia y continuidad de la operación, o para la carga. Esta suspensión del ingreso será reportada a la persona y su empleador (cuando aplique) indicando los motivos que soportan la prohibición de ingreso.

#### **5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos**

Para ingresar a la instalación portuaria, todo vehículo debe encontrarse en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

Los vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones de operación, no podrán ingresar a la instalación portuaria.

No está permitido que ingresen a las instalaciones vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones propias del terminal; en casos especiales, previa evaluación, se puede autorizar el ingreso de algunos vehículos particulares con fines operativos.

#### **5.25. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga**



Para el ingreso por el OCR de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., los conductores deben estar debidamente registrados con su huella dactilar, en el sistema de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. En el evento de que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. defina la utilización de *tags* para el control y ubicación de los vehículos, estos deberán ser portados dentro de los vehículos y a la vista, en todo momento, mientras dichos vehículos se encuentren dentro de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Para ingresar a la instalación portuaria, todo vehículo debe encontrarse en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

Los vehículos que no cumplen con lo establecido en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo y las normas establecidas por las autoridades no podrán ingresar a la instalación portuaria.

Los vehículos con carga para ingreso a la instalación portuaria pueden ser devueltos si el peso bruto de la carga no coincide razonablemente con el peso documental declarado.

Los equipos de transferencia de carga entre el muelle y las facilidades en tierra, además de asegurar los indicadores de eficiencia, calidad, productividad y seguridad deben cumplir con las siguientes condiciones, entre otras, de acuerdo con la ley 1ª de 1991 y de acuerdo con los requerimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.:

- Tractocamión con Tren MTS, con un máximo de 3 remolques (porta contenedores o graneleros con una capacidad máxima de 60 toneladas).
- Configuración de la transmisión de 6x4.
- OSHA, ISO 1182, ISO 2631 y ISO 9001 última edición.
- Distancia entre ejes de 3600mm.
- Dimensiones totales (longitud, anchura, altura): 7140 / 2500 / 3700 mm.
- Velocidad máxima (cargada): 30 km/h
- Velocidad máxima (sin carga): 40 km/h.
- Radio de giro: Interno 14.5m – Externo 18.54m
- Contar con Sistema de Posicionamiento conectado con el Sistema Operativo del Terminal.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de restringir el ingreso de vehículos de terceros a la plataforma, la pasarela o el muelle por razones de eficiencia, cumplimiento de regulaciones portuarias o marítimas, incumplimientos previos y/o reiterados de un conductor, seguridad o continuidad en la prestación del servicio.

Los conductores de vehículos de carga cuando ingresen a la instalación portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad industrial de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y las establecidas por las autoridades. La empresa de transporte, el propietario del vehículo y la persona contratante del mismo, son responsables por los accidentes, daños ocasionados por el



Documento firmado digitalmente



vehículo y cualquier evento que atente contra la carga durante su permanencia en las instalaciones portuarias.

Los vehículos utilizados para el transporte de cargas peligrosas deben cumplir las disposiciones del Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y/o la norma que haga sus veces, y demás reglamentación vigente sobre esta materia.

Todos los conductores, sin excepción, deben cumplir con las normas de tránsito y el límite de velocidad que la instalación portuaria haya fijado en sus procedimientos.

Durante su permanencia en la instalación portuaria, el conductor debe permanecer en su vehículo. Cuando por razones operativas el conductor requiera descender de la cabina, debe usar su equipo de seguridad personal, como casco, botas, chaleco reflectivo y cualquier otro elemento indicado en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo.

Al conductor no le está permitido dejar el vehículo parqueado, abandonado y sin atención y estar caminando por las áreas operativas; tampoco le está permitido dormir en la cabina o debajo del camión utilizando hamaca o cualquier elemento parecido.

El conductor no debe dirigir, manipular o participar directamente durante una maniobra de cargue o descargue de las mercancías que se manipulan en la instalación portuaria.

Si un vehículo ha sido atendido ya sea al descargue o cargue, no puede quedar estacionado dentro de las instalaciones. En caso de ser necesario, por causas mayores, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. asignará un lugar provisional para su estacionamiento.

De acuerdo con lo establecido en el numeral 11 de la Resolución 0850 de 2018 del Ministerio de Transporte, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no requiere desarrollar zonas de servicios, ni áreas ni servicios de parquero previo al ingreso a la instalación portuaria, debido a que con su modelo operativo cuenta con una plataforma tecnológica de entornamiento.

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

Todos los equipos en funcionamiento en las instalaciones deben llevar una identificación o rótulo que incluya el nombre de la empresa a la que pertenecen y el código asignado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Cada equipo debe someterse a una inspección anual realizada por una casa clasificadora reconocida a nivel internacional, reconocida por el Estado colombiano, o por la entidad designada para llevar a cabo inspecciones o revisiones técnico-mecánicas según la normativa aplicable a cada equipo.

La responsabilidad de la inspección recae en el propietario o usuario del equipo. La constancia de la revisión es el certificado emitido por la casa clasificadora o la entidad designada, y debe estar vigente en todo momento para autorizar la operación del equipo.

Los equipos que, tras una inspección, no cumplan con las condiciones óptimas de operación, no tienen permitido operar y deben ser retirados de la instalación portuaria. Lo mismo aplica para los equipos inspeccionados por entidades no reconocidas por el Estado colombiano como casas clasificadoras de reconocimiento internacional, o por quienes realicen inspecciones o revisiones técnico-mecánicas de acuerdo con la normativa específica para cada equipo.



Documento firmado digitalmente



## 5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en su calidad de sociedad portuaria y operador portuario, de forma eficiente y continua realizará la operación de todos los tipos de carga autorizada dentro del terminal portuario, tal y como lo prevé su contrato de concesión, y su registro de operación portuaria.

Los recibos y despachos de los productos para los diferentes usuarios se hacen por vía terrestre en vehículos de carga contratados por el propietario de la carga, los cuales deben estar acondicionados con todas las medidas de seguridad aprobadas y vigentes.

Los operadores portuarios deben demostrar su competencia y son evaluados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. al igual que los equipos para autorizar el ingreso.

Las operaciones asociadas al manejo de equipos y la manipulación y almacenamiento de la carga deben cumplir con los lineamientos establecidos en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. establece estándares de seguridad para:

### Operación segura de contenedores

- a. Solo utilizar equipos y aparejos especializados para contenedores.
- b. Durante el apilamiento o des apilamiento de contenedores, estos se deben manipular de forma moderada evitando los movimientos bruscos.
- c. Antes de apilar un contenedor, se debe verificar con anterioridad el espacio libre disponible para realizar dicha maniobra.
- d. Los arrumes de contenedores deben quedar alineados.
- e. Las plataformas para transportar los contenedores deben ser adecuadas teniendo en cuenta peso y tamaño.
- f. No se puede carretear o desplazar el contenedor de un lugar a otro a través de elevadores y/o montacargas.
- g. No está permitido la maniobra de arrastrar o empujar el contenedor sobre la loza o pavimento.
- h. Los equipos de transferencia de carga deben cumplir con las especificaciones técnicas relacionadas en el numeral 5.25, entre otras.

### Operación segura de montacargas

Antes de iniciar la labor o al recibir el turno el operador del montacargas debe comprobar que el equipo se encuentra en condiciones óptimas para trabajar.

- a. Colocar las cargas que queden de manera estable en las uñas u horquillas del montacargas.



- b. Apilar los materiales siempre cuidadosamente.
- c. Usar en todo momento el cinturón de seguridad.
- d. No llevar personas como pasajeros.
- e. No usar las horquillas como ascensor para elevar personas.
- f. No permitir que nadie camine o se pare debajo de las horquillas con o sin carga.
- g. Verificar alrededores del equipo antes de iniciar la movilización.
- h. Conocer las características y resistencia del terreno y la señalización por donde se moverá el montacargas.
- i. Marchar siempre a una distancia segura de otros vehículos (4m mínimo).
- j. Disminuir la velocidad en suelos húmedos o resbaladizos.
- k. Identificar las pendientes e inclinaciones del terreno.
- l. Evitar los movimientos bruscos.
- m. Conducir dentro de los límites de velocidad permitidos.
- n. Respetar las señales de tránsito (pare, sentido de las vías, giros).
- o. Ceder el paso a los peatones, avisar con el pito y asegurarse que lo vean.
- p. Accionar el pito antes de llegar a las intersecciones.
- q. Mantener las horquillas a una altura segura (10cm a 15cm del piso), teniendo en cuenta los desniveles que se puedan presentar en el camino.
- r. Nunca pasar sobre objetos que estén sobre el piso.
- s. Al subir y bajar una pendiente o rampa, hacerlo de frente, teniendo en cuenta que las horquillas no tropiecen con la superficie (solamente sin carga).

#### Movilización segura de carga suelta

- a. Conocer el método para levantar o descargar objetos en forma apropiada.
- b. Levantar o transportar objetos acordes al peso y la capacidad del equipo.
- c. No recorrer distancias largas transportando materiales.
- d. Sujetar correctamente la carga.
- e. Apilar o retirar materiales de manera correcta.



Documento firmado digitalmente



f. Usar los elementos de protección personal como zapatos de seguridad y guantes.

- 5.1.
- 5.2.
- 5.3.
- 5.4.
- 5.5.
- 5.6.
- 5.7.
- 5.8.
- 5.9.
- 5.10.
- 5.11.
- 5.12.
- 5.13.
- 5.14.
- 5.15.
- 5.16.
- 5.17.
- 5.18.
- 5.19.
- 5.20.
- 5.21.
- 5.22.
- 5.23.
- 5.24.
- 5.25.
- 5.26.
- 5.27.

**5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga**

Para la entrada y recibo de carga, se debe seguir lo siguiente:

- a. Toda carga debe ser anunciada en el sistema del terminal indicando las siguientes características, entre otras:
  - Puerto de carga/descarga.
  - Categoría: tránsito, importación, exportación.
  - Peso/Volumen.
  - Carga Peligrosa IMDG.
  - Carga refrigerada: temperatura.
- b. Línea marítima.
- c. Tipo de carga: contenedor, granel, carga general, de proyectos, etc.
- d. Buque que transfiere la carga.
- e. Cumplir con todos los requisitos de las autoridades competentes.



### 5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. establece sus protocolos de almacenamiento de carga teniendo en cuenta los siguiente:

#### Graneles Sólidos

- a. Tipo de producto.
- b. Factor de estiba. Relación peso/volumen.
- c. Ventilación y secado.
- d. Cliente.

#### Contenedores

- a. Longitud.
- b. Carga Peligrosa.
- c. Categoría.
- d. Puerto de descarga/carga.
- e. Tipo:
  - Dry.
  - Reefer.
  - Open Top.
  - Flat rack.
  - Sobredimensionados.

#### Carga general y de proyectos

- a. Descripción de la carga.
- b. Características.
- c. Peso.
- d. Volumen.
- e. Manipulación.
- f. Empaque.

El protocolo de almacenamiento de carga se detalla en los siguientes procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.:

- a. Procedimiento almacenamiento de carga granel al descubierto donde se desarrollan, entre otras, las actividades mencionadas a continuación:
  - a) Revisión de especificaciones técnicas del material a almacenar.
  - b) Definición del área de almacenamiento.
  - c) Instalación de barreras límites y cerramiento del área de almacenamiento y/o carpado de acuerdo con el material a almacenar.
  - d) Verificación del estado del arrume.
- b. Procedimiento almacenamiento de contenedores en patio, donde se desarrollan, entre otras, las actividades mencionadas a continuación:

Verificación y almacenamiento en zona designada de contenedores:



- a) Llenos Importación.
- b) Llenos Exportación.
- c) Llenos Transbordo.
- d) Vacíos Importación.
- e) Vacíos Exportación.
- f) Vacíos Transbordo.
- g) Vacíos Depósito.

c. Procedimiento planificación de patio basada en los atributos

La planificación se llevará a cabo en función de conjuntos de combinaciones de atributos, asignando áreas de patio adecuadas para cada uno de ellos. Cualquiera de los atributos básicos, como importación/exportación, lleno/vacío, POD (Port of Discharge), tamaño, altura, dañado, OOG (Out of Gauge), refrigerado, peligroso, destino, etc., puede ser seleccionado para la asignación de área. Esta funcionalidad proporciona la capacidad de optimizar adecuadamente el patio. El planificador, basándose en reglas y pautas de planificación especificadas en la configuración del entorno, puede llevar a cabo la planificación de apilamiento de contenedores de importación/exportación/transbordo o contenedores vacíos/llenos.

d. Procedimiento del Sistema de Planificación de Carga

El sistema será capaz de recibir y descifrar el formato electrónico de instrucciones de embarque. La planificación de carga se llevará a cabo mediante plataforma tecnológica de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. basándose en la Lista de Carga Confirmada recibida de la línea naviera (o agente naviero), que incluirá la información completa de los contenedores, ya sean llenos o vacíos, con los siguientes detalles, entre otros:

- Número de contenedor.
- Tamaño y tipo.
- Peso VGM.
- Estado (Lleno o Vacío).
- Categoría (Exportación o Transbordo).
- Conocimiento de Embarque.
- Código de la Línea Naviera.
- Temperatura establecida para contenedores refrigerados vivos.
- Clase IMDG para contenedores peligrosos (UN).
- Dimensiones para contenedores fuera de medida (OOG).
- Puerto de Descarga.
- Destino Final.
- Números de sello.

Como parte de la planificación de carga, el personal encargado puede llevar a cabo las siguientes acciones:

- Preparar la secuencia de cargue y descargue.
- Proporcionar el plan de carga a la línea marítima y oficial del buque para su aprobación.
- Preparar la distribución de grúas basada en las cuadrillas requeridas.
- Crear las colas de trabajo.
- Planificar el equipo necesario en cada punto de trabajo.

- El personal encargado activa todas las colas de trabajo.

Las contingencias relacionadas con el manejo de la carga se realizan de acuerdo con el Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

El almacenamiento, recepción y exportación de contenedores vacíos está restringido a los acuerdos de *free pull* entre la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., y los propietarios de dichos contenedores. La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no tiene ninguna relación jurídica con quienes actúen como comodatarios de los mismos, y por tanto no responderán ante estos ni las autoridades en relación con el espacio para su almacenamiento.

### **5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga**

Aplica el mismo numeral 5.15. Protocolo para la entrega de carga.

### **5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte**

En la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se realizan operaciones de cargue/descargue marítimo con buques de carga general, contenedores, graneleros y buques Ro-Ro, entre otros.

En las operaciones terrestres se reciben o despachan cargas en camiones y equipos modulares.

### **5.28. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG**

Dándole cumplimiento al código IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), lineamientos de la Superintendencia de Puertos y Transporte, normativas y lineamientos establecidos por la Dirección General Marítima (DIMAR), el procedimiento interno de Manejo de Contenedores con Mercancías Peligrosas (OM-P-6) y el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., se anuncian las restricciones para los procesos de importación, exportación y transbordo de mercancías peligrosas (DG) dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **Procesos de Importación, Exportación y Transbordo de Carga:**

##### DG permitido:

- Clase 2: Gases
- Clase 3: Líquido inflamable
- Clase 4: Sólido Inflamable
- Clase 5: Sustancias Comburentes
- Clase 6.1: Tóxicas
- Clase 8: Sustancia Corrosiva
- Clase 9: Sustancias diversas peligrosas

Para DG Clase 2, 4 y 5 almacenamiento máximo de 2 días y transbordo de 5 días.

##### DG Permitido, pero de Evacuación Inmediata y/o Cargue Directo:



Documento firmado digitalmente



- Clase 1.1: Explosivos
- Clase 1.4: Explosivos

DG y Sustancias Químicas que requieren autorización/protocolo adicional de las autoridades:

- Clase 1: Explosivos
- Clase 6.2: Sustancias infecciosas
- Clase 7: Radioactivos

Con el objetivo de garantizar la seguridad marítima, el proceso de interfaz buque – instalación portuaria, la seguridad del personal e infraestructura de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., toda operación de mercancías peligrosas se realizará bajo el estricto cumplimiento de los requisitos establecidos por las autoridades.

En el Anexo 4. Procedimiento de Manejo, Almacenamiento y Transporte de Mercancías Peligrosas se describen las actividades que se llevan a cabo en las instalaciones del terminal para la manipulación y almacenamiento de contenedores con mercancías peligrosas; con base en el Código IMDG, lineamientos de la Superintendencia de Puertos y Transporte y DIMAR aplicables y se establecen los lineamientos para controlar los riesgos relacionados con los contenedores con mercancías peligrosas, garantizar la seguridad y proteger la vida y el ambiente. Dentro de este procedimiento se encuentran establecidos, entre otros:

- a. Clasificación General e Identificación de Materiales Peligrosos.
- b. Identificación y etiquetado de la carga peligrosa.
- c. Clasificación Grupos de Embalaje.
- d. Esquema de Segregación.
- e. Criterios de aceptación o rechazo de las mercancías peligrosas.
- f. Atraque de Motonave con Mercancías peligrosas.
- g. Carga de Importación.
  - Planeación.
  - Descargue.
  - Mercancías de Evacuación Inmediata y/o cargue Directo.
  - Almacenamientos.
  - Retiro por Puerta.
- h. Carga de Exportación.
  - Planeación.
  - Ingreso por Puerta.
  - Cargue a Buque.
- i. Controles de Seguridad y Ambiente.
- j. Emergencias con Mercancías Peligrosas.

Antes de manipular carga peligrosa, ésta debe ser coordinada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y hasta tanto no se cumplan las normas contempladas en este reglamento y demás instrucciones de seguridad impartidas por el terminal, el movimiento de carga no se realiza.

El personal que interviene en las operaciones de cargue y/o descargue de mercancías peligrosas, debe contar con los insumos necesarios, según lo que se establece en el Manual de Salud y Seguridad del Trabajo. Igualmente, quien manipule estas mercancías debe cumplir con los requisitos legales vigentes en el manejo de sustancias peligrosas.



Documento firmado digitalmente





En lo relacionado con el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera, debe darse estricto cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Decreto 1609 de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.

El dueño de la carga o su representante debe entregar a la empresa de transporte la ficha técnica y/o tarjeta de emergencia en donde se encuentre declarado el tipo de carga, es decir, que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material a transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y las Normas Técnicas Colombianas.

Asimismo, es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, aplicar las recomendaciones del Código IMDG de la Organización Marítima Internacional (OMI) en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje, envase, segregación y estiba y demás normas que existan sobre esta materia.

Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la instalación portuaria. En los eventos en los cuales la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. identifique que una carga ingresada no ha sido declarada como peligrosa, pero su identificación real es de mercancía peligrosa, procederá de inmediato a adoptar las medidas pertinentes de control y aseguramiento. Los sobrecostos generados por correcciones en trámites, registros documentales y las reprogramaciones operativas correspondientes, serán facturados al responsable de la carga.

En todo caso, donde el responsable de la carga o su agente omitan o alteren la realidad de la información sobre la condición de una carga, responden por cualquier incidente y consecuencias de todo tipo frente a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., las autoridades y terceros.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de permitir el ingreso de mercancías peligrosas y cargas potencialmente contaminantes vía terrestre o marítima, a menos que:

- a. Estas mercancías hayan sido declaradas cumpliendo todos los protocolos nacionales e internacionales existentes.
- b. Que el empaque, marcas, etiquetas y rótulos cumplan con las recomendaciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías IMDG. Además del nombre técnico correcto del producto, el número de Naciones Unidas (UN) y la clase a la que pertenece.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. determina los espacios adecuados de almacenamiento de las cargas peligrosas y hace cumplir los procedimientos para su manipulación y segregación.

Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas se debe disponer de:

- a. Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.
- b. El equipo protector adecuado para el personal que aplique al procedimiento de emergencia correspondiente. El equipo protector debe ser suministrado por la empresa responsable de la manipulación.

- c. Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

Para el manejo de este tipo de cargas, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cobrará sobrecargos tarifarios, de acuerdo con el tarifario publicado.

### **5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005)**

La finalidad y el alcance del RSI (2005) son el de prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlar y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando, al mismo tiempo, las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacional.

El Armador y/o el agente marítimo del buque que arribe a la instalación portuaria, al tener la sospecha de una Enfermedad de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), debe dar aviso inmediato a la Oficina de Sanidad Portuaria de la Secretaría Distrital de Salud, Capitanía de Puerto y a la instalación portuaria, reportando 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 ESPII, la sintomatología y especificación de las necesidades para la atención de los pacientes.

La instalación portuaria, dando soporte al Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), colabora con la Capitanía de Puerto y la Oficina de Sanidad Portuaria de la Secretaría de Salud Distrital mediante lo siguiente:

- a. Apoya la realización y activación de los planes de contingencia que permitan dar respuesta cuando se presenta una emergencia en salud pública.
- b. Facilita las acciones de inspección, vigilancia y control por parte de la autoridad sanitaria en las instalaciones portuarias, así como también facilita las acciones de difusión que pueda realizar para controlar el riesgo.
- c. Garantiza las condiciones necesarias que permitan la evacuación segura de pacientes con sospecha de Enfermedad de Salud Pública.

### **5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con un Plan de Preparación y Respuestas ante Emergencias, el cual hace parte integral del presente reglamento y se actualiza anualmente o cuando las circunstancias operativas así lo requieran.

El Plan de Preparación y Respuestas ante Emergencias se activa en los siguientes eventos:

**Naturales:** avalanchas, maremotos, huracanes, inundaciones, terremotos, etc.

**Tecnológicos:** escape de materiales peligrosos, incendios, explosiones, accidentes de transporte, accidentes radiológicos, derrames, colapso de edificaciones y equipos, etc.

**Humanos, Antrópicos:** terrorismo, huelgas, manifestaciones, paros, sabotajes, etc.



Documento firmado digitalmente





La instalación portuaria queda facultada ante una emergencia o contingencia para ordenar la evacuación de áreas, suspender operaciones, ordenar el fondeo de naves o la evacuación de vehículos que se encuentren dentro de la instalación portuaria.

En el caso que se produzca un evento mencionado en el plan, todos los usuarios de la instalación portuaria acatarán las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Preparación y Respuestas ante Emergencias.

El plan contempla actividades e instrucciones de coordinación para recibir apoyo de las empresas localizadas en el área y de las diferentes autoridades y funcionarios locales, así: Capitanía de Puerto, Comando de Policía, Cuerpo de Bomberos, Guardacostas, Defensa Civil, Gobernación y Alcaldía, para atender en forma oportuna y eficaz las posibles emergencias.

#### **5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)**

Está prohibido la entrega de bunker o combustible por vía marítima o terrestre cuando el buque se encuentre atracado en las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

En caso de ocurrir un derrame de hidrocarburos en la instalación portuaria, se activará el Plan de Contingencia de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

#### **5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL**

El contrato de concesión no contempla operaciones con Gas Natural Licuado – GNL a granel.

#### **5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos**

El contrato de concesión no contempla operaciones con graneles líquidos.

#### **5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos**

Los gráneles sólidos tienen como característica física una densidad mayor a la del agua, por lo tanto, son materiales que se precipitan inmediatamente cuando caen al agua, afectando en la línea de atraque las condiciones de profundidad.

Se procede a calcular los volúmenes de material que han caído al agua con los métodos existentes y se programa el retiro del material.

Para la atención de derrames de gráneles sólidos, se deberán aplicar los protocolos y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. relativos al manejo de gráneles sólidos.

Dependiendo de las condiciones y magnitud del derrame y el producto, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. determinará la aplicación de lo establecido en el Plan de Preparación y Respuestas ante Emergencias.

#### **5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal**

El protocolo de circulación dentro del terminal se encuentra en el numeral 5.25.



### **5.32. Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ha definido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria los requisitos para la identificación y el registro de los diferentes usuarios y equipos de la Instalación Portuaria y solicitará los documentos pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias.

Igualmente, mantiene dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., en cumplimiento de normas, establece acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía a la presentación de los productos colombianos en el exterior.

Las cargas son identificadas en los sistemas de información de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. usando los documentos de transporte correspondientes.

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

Los contratistas que realicen obras dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deben realizar lo establecido en el Plan de Manejo de Contratistas y en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### **5.34. Protocolo de inspecciones subacuáticas**

En el caso de inspecciones subacuáticas que requieren del uso de buzos, el operador portuario debe contar con las licencias legales que establezca la normatividad colombiana y con el equipo que exige el ejercicio profesional de esta actividad.

Las actividades subacuáticas se deben desarrollar cumpliendo las normas establecidas para tal fin, entre otros, estas inspecciones deben ser realizadas en parejas de buzos con la debida supervisión en superficie. Por ningún motivo se autoriza el ingreso de un (1) sólo buzo, asimismo, el operador que presta el servicio debe tener un Plan de Emergencias donde se disponga de los recursos suficientes según lo dicten las normas para esta actividad.

Las maniobras de buceo se realizan en estricta coordinación con el buque, la cual debe izar la bandera Alfa del Código Internacional de Señales y colocar en los mandos de máquinas la respectiva tarjeta de bloqueo donde se indica que hay personal realizando actividades subacuáticas.

Para las inspecciones por parte de las autoridades se coordinará con ellos los procedimientos de seguridad industrial que se van a aplicar para el desarrollo de la actividad.

### **5.35. Procedimiento en caso de accidentes**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con el Procedimiento para Gestión de Eventos y el Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias que incluyen las acciones y medidas a seguir en el evento de una emergencia. Dicho plan contempla las emergencias ambientales y de seguridad industrial que pueden presentarse en la instalación portuaria. El plan es permanentemente socializado a todos los grupos de interés y contiene las



acciones, medidas, y esquemas de comunicación que deben seguirse en el evento de una emergencia o afectación ambiental.

En los casos de accidentes o siniestros que afecten a las embarcaciones atracadas en la instalación portuaria, a los bienes de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y/o a terceros que se encuentren dentro de las instalaciones portuarias, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. procederá de la siguiente manera:

- a. Informar a la Capitanía de Puerto, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, en los muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación.
- b. Informar a la autoridad ambiental competente, en caso de generarse un riesgo o afectación al medio ambiente.
- c. El armador, su agente, el Capitán de la nave, operador portuario, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro o accidentes tiene la obligación de:
  - a) Informar de inmediato el hecho a la Capitanía de Puerto indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
  - b) Si el Armador, su agente, o el Capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval no toman las medidas necesarias para señalar el siniestro, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., previa consulta con la autoridad competente, puede contratar lo que fuere necesario, siendo asumidos los costos que por estos conceptos se incurran, por el Armador, su agente, Capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
  - c) Tanto el Armador, su agente y el Capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tienen la responsabilidad de retirar los obstáculos originados por la caída accidental de equipos o materiales al agua. La retirada de dichos obstáculos es responsabilidad de la persona bajo cuya custodia se encontraba el objeto en el momento del incidente. En caso de que el responsable no tome las medidas adecuadas, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., tras consultar con la autoridad competente, puede gestionar la contratación de los servicios necesarios. Los costos incurridos por esta acción serán asumidos por el armador, su agente, el Capitán de la nave, el propietario del artefacto naval y el operador portuario, sin perjuicio de las sanciones que pudieran aplicarse.
  - d) Cuando se produzcan accidentes en la instalación portuaria se levanta de inmediato un acta en la que se consigna toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y de acuerdo con su procedimiento de Gestión de Eventos.
  - e) La responsabilidad de los daños a las personas, a la carga, a las naves o a los bienes ocasionados durante la prestación de servicios contratados con empresas distintas a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., será definida por las autoridades competentes que apliquen, después de la correspondiente investigación, y podrá ser llamado en garantía por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ante cualquier procedimiento administrativo (sancionatorio o de otra naturaleza), o proceso judicial o arbitral.



### 5.36. Protocolo de alistamiento de naves para iniciar trabajos

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con el procedimiento de alistamiento de naves que aplica a todos los servicios marítimos que presta la empresa.

Este procedimiento incluye:

#### 1. Arribo de embarcaciones

El protocolo de arribo de las embarcaciones se detalla en el numeral 6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves del presente reglamento.

#### 2. Inicio de operaciones

- a) El permiso para iniciar operaciones lo otorga la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., previa declaración de libre plática por parte de las autoridades competentes. Sin embargo, en coordinación con la Capitanía de Puerto se podrá iniciar operaciones de manera anticipada antes de la visita protocolaria de la Libre Plática.
- b) El Capitán debe garantizar el alistamiento de la nave para inicio de la operación inmediatamente después de su atraque.
- c) La nave debe disponer durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. las operaciones de movimientos de carga.
- d) De acuerdo con la programación de operaciones, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. verificará y solicitará los recursos necesarios para la operación. Así mismo, los agentes marítimos y operadores portuarios asignados deberán solicitar autorización a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para el ingreso de personal y los recursos.
- e) La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. asignará muelle acorde a la programación y disponibilidad en las ventanas establecidas.
- f) Los recursos solicitados serán confirmados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. Así mismo, los operadores portuarios, agentes, etc. deberán confirmar el ingreso a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cumpliendo los procedimientos de control de acceso.
- g) Cualquier novedad en la planeación y asignación de recursos debe ser informada a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. a la mayor brevedad.

#### 3. Reunión preoperativa

- a) La reunión preoperativa para servicios marítimos se realiza antes de la recalada a la Estación de Pilotos. Para servicios de cargas especiales la reunión preoperativa puede realizarse con mayor antelación. Esta reunión puede llevarse a cabo de manera presencial o virtual.
- b) La reunión preoperativa está conformada por el personal que designe la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., el operador portuario, el agente marítimo y demás usuarios que intervengan en la operación de la nave.
- c) Para realizar la reunión preoperativa se requiere que el Armador, el agente marítimo y demás responsables de las actividades a desarrollar hayan cumplido los requisitos del presente reglamento. Ninguna nave puede iniciar operaciones si previamente no se ha realizado la reunión preoperativa con asistencia de dichos responsables.
- d) La operación de la nave se lleva a cabo con base en el programa de operaciones, en el que se detallan las labores a realizar, tipo y clase de carga a descargar y/o cargar, hora

de iniciación, número de servicios, personal y equipo a bordo y en tierra, rendimientos por servicios y hora de terminación.

4. Períodos de permanencia en el muelle: el detalle de esta actividad se encuentra establecida en el numeral 6.1. del presente reglamento.
5. Prelaciones para el servicio de practicaaje: el detalle de esta actividad se encuentra establecida en el numeral 6.3. del presente reglamento.
6. Asignación de muelle: el detalle de esta actividad se encuentra establecida en el numeral 6.4. del presente reglamento.

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

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

Toda embarcación programada para hacer uso de los servicios de las instalaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. debe seguir las instrucciones correspondientes al procedimiento de anuncio y notificación de arribo, conforme a las normas vigentes establecidas por la Superintendencia de Transporte y la Dirección General Marítima. Es necesario notificar y confirmar el arribo dentro de los plazos establecidos para este fin.

No se aceptará ninguna entrada de carga en la instalación portuaria a menos que sea nominado para el transportista de salida y ese transportista esté programado y autorizado para realizar operaciones comerciales.

#### *a. Planificación del atraque*

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. elaborará su plan de atraque considerando:

- ETA (Estación de Pilotos).
- Fecha y hora de arribo de los buques al muelle.
- Designación del muelle de atraque de los buques.
- Solicitud inicial de atraque de los buques por parte de la agencia marítima.
- Información detallada sobre la recalada del buque.
- Disponibilidad de posición de atraque y equipos para transferencia de carga.
- Para el caso de los contenedores de carga (Export & T/S) consideración de los tiempos de cierre.
- Para el caso de los contenedores, el envío de los planos de estiba (bahías) carga importación y la Pre-estiba (Plano cargue Exportación y Transbordos) dentro de los tiempos establecidos por la naviera y número de unidades a transferir.
- Para el caso de los graneleros, característica de la carga, volumen a transferir y secuencia de las bodegas para el cargue/descargue requerido por el buque.
- Para el caso de la carga rodada, característica de la carga, unidades a transferir y secuencia de las cubiertas para cargue/descargue de los buques.
- Para carga general o suelta, característica de la carga, unidades a transferir y secuencia de transferencia.

- i. Solicitud inicial de atraque de embarcación





El operador del buque es el responsable de mantener informado y actualizado a la instalación portuaria semanalmente y luego periódicamente en intervalos mínimos de 72 horas, 48 horas y luego 24 horas, y cualquier ajuste de último momento se comunicará de inmediato.

El agente del operador del buque transmitirá el aviso oficial y lo enviará la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. (en formato electrónico/correo electrónico) no menos de 24 horas antes de la hora estimada de llegada del buque (ETA).

La fecha y hora estipulada para que la carga de exportación de un buque se encuentre dentro de la instalación portuaria, la cual debe estar autorizada para su embarque por parte de las autoridades y los procesos de control de la Terminal, serán de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- Naves de contenedores:
  - 24 horas antes del ETB para contenedores no refrigerados vivos.
  - 18 horas antes del ETB para contenedores con anuncio de ingreso tardío (la solicitud de ingreso tardío debe realizarse 24 horas antes del ETB).
  - 06 horas antes del ETB para contenedores refrigerados vivos.

La autorización de ingreso tardío no garantiza el embarque de la carga. El inicio de ingreso de contenedores se realizará 5 días antes del ETB o cuando lo determine la Terminal.

- Naves frigoríficas:
  - 24 horas antes del ETB para contenedores no refrigerados vivos.
  - 06 horas antes del ETB para contenedores refrigerados vivos.
  - 06 horas antes del inicio de operaciones de embarque por bodega o puerto de descargue para carga perecedera paletizada.
- Otras naves: 24 horas antes del ETB

Los datos de llegada de los buques por parte de la agencia marítima también deberán comunicarse a la Capitanía de Puerto según la normativa vigente.

ii. Información detallada sobre la recalada del barco

- Movimientos (carga/descarga).
- Calados de las naves.
- Resumen de contenedores refrigerados.
- Instrucciones de reorganización.
- Carga OOG (Carga fuera de las dimensiones estándar-fuera de medida).
- Carga IMDG (Carga peligrosa según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas).
- Unidades especiales o movimientos esperados.
- Otra información que se considere relevante.

La información detallada sobre la recalada de la embarcación, entre otros, debe ser enviada por correo electrónico o el medio disponible a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. por parte del agente marítimo de la nave antes de la reunión preoperacional, cuando aplique.



El agente marítimo debe confirmar la llegada de la embarcación y proporcionar la información requerida diariamente, de acuerdo con las regulaciones de planificación de turnos de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Una vez recibida esta información, el Departamento de Operaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. preparará la asignación final de muelle y equipos, y luego informará a la agencia marítima sobre las perspectivas y la hora estimada de salida (ETD) de la nave.

En caso de cambios necesarios en las perspectivas operativas, incluyendo tanto la hora estimada de llegada (ETA) como la hora estimada de salida esperada (ETD), el Departamento de Operaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se pondrá en contacto con la agencia marítima de la embarcación para formular la mejor solución práctica.

Al recibir esta información, el Departamento de Operaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. preparará el muelle final y la asignación de equipos y luego informará a la agencia marítima sobre las perspectivas del buque y el ETD.

*b. Información técnica del buque*

La agencia marítima de la nave debe suministrar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. información técnica de la nave al menos 7 días antes de la primera visita a las instalaciones portuarias. Esta información deberá ser suministrada la primera vez que la embarcación atraque en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., cada vez que cambie la información previamente suministrada o cada vez que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. lo solicite.

La información técnica del buque (ship particulars, bay plan, entre otros) consta de:

- i. Para todos los buques:
  - Nombre de la embarcación.
  - Número OMI.
  - Indicativo de llamada de radio del barco.
  - Año de construcción.
  - Plano general del buque.
  - Planos de estiba y distribución de carga.
  - Eslora total (LOA).
  - Manga total
  - Plan de amarre.
  - Tipo de escotillas y detalles, incluidos los pesos.
  - Capacidad del buque en TEUs (para portacontenedores).
  - Tonelaje de peso muerto, DWT.
  - Calados de llegada y salida de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
  - Nombre del Armador o propietario, del Capitán y del agente marítimo.
  - Los productos y el tonelaje para cargar y/o descargar.
  - Nivel de protección en el que viene el buque (PBIP).
- ii. Para Portacontenedores:
  - Identificación de los números de escotilla/bodega.



- Identificación de los números de celda.
- Identificación de los números de nivel (TIER).
- LCG de los espacios para contenedores.
- VCG de los espacios para contenedores.
- TCG de los espacios para contenedores.
- Ancho de la escotilla/cubierta en los espacios para contenedores (celdas).
- Profundidad de la escotilla/cubierta en los espacios para contenedores (niveles).
- Posición de los mamparos.
- Posición de la sala de máquinas y puente.
- Posición de los tanques de lastre.
- Posición, tipo y solape (si lo hay) de las tapas de escotilla.
- Información sobre bodegas (celulares/no celulares).
- Posición de las grúas (grúas de la embarcación) y cualquier obstáculo en la cubierta.
- Conexiones para contenedores refrigerados.
- Peso máximo por pila / peso máximo por nivel.
- Espacio libre bajo cubierta y máxima altura de contenedor por celda por bodega.
- Otras particularidades relevantes para la estiba de la embarcación.

Con esta información, se mantendrá actualizada las bases de datos de naves que visitan la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

La Superintendencia de Transporte y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrán solicitar al Capitán, propietario o agente de la nave, cualquier información adicional que se estime necesaria.

## 6.2. Prelaciones para el atraque

La prelación de atraque sería entre buques del mismo producto en sus respectivos muelles de acuerdo con las ventanas asignadas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. o cuando la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dé una asignación de muelle. El entorno comercial y la planificación de contratos futuros determinan qué servicios operarán dentro de un sistema de ventanas y cuáles operarán según el sistema tradicional de orden de llegada.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. dará prelación de atraque a las naves anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, sobre las que no han cumplido estos requisitos. La autorización para el atraque o desatraque debe ser otorgada y coordinada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., teniendo en cuenta el tipo de nave, el tipo de servicio, la clase de carga y el tiempo estimado para la operación.

En caso de que múltiples embarcaciones arriben simultáneamente bajo estas circunstancias, la prioridad se determinará el Departamento de Operaciones de acuerdo con las necesidades operativas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Si la nave transporta elementos que puedan traer problemas sanitarios debe someterse a las inspecciones correspondientes y se considerará su atraque una vez la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.

Se dará prioridad a las naves en arribada forzada. A excepción de lo anterior, se aplicará el criterio general previamente mencionado.



La secuencia de prioridades podrá ser modificada en situaciones que así lo requieran en la instalación portuaria. Cualquier cambio en esta determinación será notificado con antelación a los interesados, entre los cuales se encuentran la agencia marítima y los operadores portuarios.

Si la nave no arriba dentro de la ventana de tiempo planeada, se puede asignar el espacio a otra nave.

### **6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje**

La prelación del servicio de practicaaje es definida por la Estación de Control de Tráfico de Turbo de acuerdo con el tráfico marítimo en el Golfo de Urabá.

La responsabilidad de contratar el servicio de practicaaje recae en el buque o su agente marítimo. La provisión de servicios de practicaaje se rige por lo estipulado en el numeral 4.6.2 del presente reglamento, referente al servicio de practicaaje, y la priorización de este servicio se llevará a cabo de acuerdo con las condiciones establecidas para las nominaciones, la aceptación de las naves y la prioridad de atraque, según lo dispuesto en el numeral 6.2.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se comunica con la agencia marítima de las embarcaciones para coordinar la prioridad en la prestación del servicio de Piloto Práctico.

### **6.4. Asignación de muelle**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con una plataforma tecnológica que permite la planificación de embarcaciones, cuyo módulo de planificación de embarcaciones facilita la configuración de todas las embarcaciones entrantes según sea necesario para llevar a cabo planes de descarga y carga de las embarcaciones, siguiendo procedimientos y protocolos estándar.

Para la asignación del muelle se tendrán en consideración las siguientes condiciones y las naves permanecerán en el muelle el tiempo que haya sido autorizado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.:

- Hora de arribo a la Estación de Pilotos Prácticos.
- Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Tipo, volúmenes y naturaleza de la carga.
- Tipo de naves y dimensiones.
- Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de carga/descarga.
- Tiempo de permanencia.

Las naves permanecerán en los muelles asignados el tiempo autorizado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### **6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal**



- Se prohíben las labores de reparación y trabajos que involucren actividades en caliente o en frío, reparaciones que involucren el casco, que afecten la movilidad del buque por sus propios medios o que afecten los equipos de manejo de carga y que puedan afectar la operación portuaria, la seguridad industrial o el medio ambiente, entre otros.

Para cualquier reparación abordó, el Capitán del buque, a través de la agencia marítima, deberá presentar una solicitud por escrito para obtener la autorización del Departamento de Operaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., quien se basará en la reglamentación de la instalación portuaria.

En caso de que se otorgue la autorización para llevar a cabo las reparaciones, se debe proporcionar a la instalación portuaria, antes de iniciar los trabajos, una lista detallada de las reparaciones planeadas, incluyendo sus especificaciones, así como información sobre el personal y equipo terrestre contratado para llevar a cabo dichas labores, si aplica.

El buque debe informar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. el tiempo requerido para la reparación.

- Se encuentra prohibido descargar lastre contaminado, a menos que se encuentre limpio de acuerdo con lo establecido por MARPOL 73/78.
- Está prohibido verter sentinas y sustancias residuales sólidas o líquidas al agua dentro de la jurisdicción de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con una Política de Alcohol y Drogas que prohíbe terminantemente el tráfico, posesión, uso o almacenamiento de sustancias estupefacientes, así como aquellas que generen dependencia física o psíquica, en cualquier área dentro de la instalación portuaria y en las naves. La infracción a esta política puede conllevar amonestaciones por parte de las autoridades. Se espera que los agentes marítimos, armadores y capitanes ejerzan la máxima diligencia y precaución para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de dichas sustancias. Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las embarcaciones que lleguen o se encuentren en el área del terminal están obligados a acatar la Política de Alcohol y Drogas de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. durante su estancia del buque en los muelles.
- El personal que ejecuta labores abordó de las embarcaciones y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la instalación portuaria.
- El personal de tripulaciones y operadores portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., de acuerdo con lo establecido en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Está prohibido para la tripulación extranjera el desembarque de pasajeros y equipajes por las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., a no ser que sea un relevo de tripulación debidamente autorizado por la Capitanía de Puerto, Migración Colombia y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. De igual manera, las tripulaciones de las naves no pueden desembarcar de las mismas sin una autorización previa de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.



- Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego mientras que el buque se encuentre amarrado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma en la instalación portuaria, a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.

- En cualquier circunstancia, la embarcación y su tripulación están obligadas a adherirse a las normativas de seguridad, protección y prevención de la contaminación establecidas por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

## 6.6. Desatraque

Conforme a las coordinaciones establecidas entre la agencia marítima representante de la nave y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., se procede al desatraque bajo las siguientes circunstancias:

- Una vez finalizado el proceso de transferencia de carga programado de acuerdo con el aviso de arribo, entrega de documentación y en cumplimiento con la hora programada de partida (ETD).
- Con la presencia a bordo del Piloto Práctico y la disponibilidad de los remolcadores de apoyo en el área.
- Cuando el operador portuario encargado del servicio de amarre y desamarre tenga su personal listo en el muelle.
- Se requiere la autorización de zarpe por parte de la autoridad marítima para llevar a cabo esta actividad.
- Cuando la instalación portuaria confirme al Piloto Práctico que está autorizado para realizar la maniobra de zarpe.

Una vez finalizada las operaciones de carga o descarga, la nave debe alistarse para zarpar del muelle, a menos que tenga permiso de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para permanecer más tiempo amarrada al mismo. Si la nave no zarpa en el tiempo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. o a terceros.

## 6.7. Orden de desatraque

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ordenará el desatraque de naves cuando se presente alguno de los eventos siguientes:

- Por razones de seguridad o de orden público.
- Cuando se evidencie bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del operador portuario y condiciones de los productos que no garanticen la óptima utilización del muelle. Esta solicitud deberá ser presentada por los autorizados informando en este sentido a la autoridad marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva la decisión.



- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la autoridad marítima. En este evento, los autorizados, deben comunicar al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los productos.
- En el caso de que no haya suficiente mercancía de exportación legalizada en la instalación portuaria para asegurar la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez que se resuelva la razón del desatracque, la nave recuperará su prioridad para el atraque.
- Por falta o deficiencia de equipos, grúas, elevadores, plataformas y aparejos especificados.
- Insatisfacción con el equipo de la nave, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad de la nave, si a juicio de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., implica riesgos para las instalaciones, el personal, las operaciones o la nave.
- En caso de un incendio o conflagración, el Capitán de la nave deberá desatracar y dirigir la nave hacia la zona de fondeo. En situaciones que representen un peligro inminente para la nave o las instalaciones portuarias, se tomarán medidas aún en contra de la voluntad del Capitán, incluyendo el desatracque forzado de la nave y su remolque hasta la zona de fondeo, siendo esta responsabilidad exclusiva del Armador. Lo anterior será coordinado con las autoridades.
- Cuando ocurra el embargo y secuestro de la nave, o cuando la autoridad competente ordene la suspensión de los trabajos de cargue o descargue, o le niegue el zarpe.
- Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del área de concesión sin permiso escrito de la autoridad marítima y de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- El Capitán responsable de una nave inactiva deberá tomar las precauciones correspondientes para prevenir su desplazamiento desde el lugar asignado por las autoridades, independientemente de la causa.
- Según lo establecido en este reglamento, se considera que una nave está inactiva o fuera de servicio si cumple con alguna de las siguientes condiciones:
  - No puede llevar a cabo las operaciones de carga, descarga, lastrado o deslastrado con la productividad requerida por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
  - Sus certificados están vencidos.
  - La autoridad marítima lo ha declarado como inactivo.
  - Se encuentra detenido por orden de la autoridad competente.
- Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para que permanezca mayor tiempo atracado. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.



## 6.8. Requisitos para el zarpe

- Para la ejecución del zarpe de la nave se debe tener con anterioridad la autorización de la Capitanía de Puerto de Turbo; se debe dar cumplimiento al Artículo 3º de la Resolución N° 0376 de 2012 de Dimar “Procedimiento de Zarpe”.
- El agente marítimo responsable y/o representante de la nave informa a la instalación portuaria, el estado de alistamiento y coordinación con los operadores que asisten a la maniobra de desamarre.
- El agente marítimo coordina e informa la asistencia del Piloto Práctico y de los remolcadores de apoyo para la maniobra de zarpe.
- En caso de zarpe de buques de manera simultáneos, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. determinará la secuencia de estos. Es responsabilidad de los Pilotos Prácticos y Capitanes de los buques advertir el tráfico de la zona de maniobras y tomar las distancias seguras a otras embarcaciones.
- Se procederá de acuerdo con el protocolo de zarpe descrito en el Capítulo V Numeral 5.1.4 del presente reglamento teniendo en cuenta que:
  - Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrá salir de ésta sin la autorización de zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales.
  - Debió haber presentado y diligenciado todos los documentos referentes a la carga, estados de hechos de la operación.
  - Se encuentre en el muelle el personal disponible para el desamarre con sus elementos de protección personal.
  - Las condiciones meteomarinas sean las adecuadas.
  - Se cuente con el Piloto Práctico y remolcadores necesarios y apropiados.
  - El sector de los muelles se encuentre despejado para realizar la maniobra de zarpe con seguridad.
  - Que los equipos portuarios se encuentren en una posición pasiva y a una distancia de seguridad.
  - Que el balizamiento y ayudas a la navegación permitan una maniobra segura.

## CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

Este documento incorpora integralmente todas las disposiciones referentes a seguridad industrial, salud ocupacional y protección del medio ambiente que se encuentran establecidas en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo, Manual de Operaciones Portuarias, Plan de Protección de la Instalación Portuaria, Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias de la Instalación Portuaria, Plan de Manejo Ambiental, Licencia Ambiental, Reglas y Reglamentaciones para Contratistas y Planes de Contingencia de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A..

Con el objetivo de preservar el entorno y gestionar de manera adecuada el medio marino, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. realiza sus actividades conforme al Plan de Manejo Ambiental (PMA) y sus respectivos programas de seguimiento y monitoreo, así como

de acuerdo con la Licencia Ambiental. El Director SST & Calidad (HS&Q) es el responsable de los temas ambientales y del medio marino.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se encuentra comprometido a aplicar los mejores estándares de la industria en cuanto a la gestión de la calidad, la salud, la seguridad y el medio ambiente. Para alcanzar este nivel de estándares, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. ha desarrollado políticas, directrices y divisiones encargadas de gestionar estos procesos.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con una política de salud y seguridad en el trabajo, la cual tiene como prioridad la salud e integridad de todas las personas involucradas en sus operaciones. Los objetivos principales de esta política incluyen la creación de ambientes seguros, la promoción de la cultura de autocuidado, la capacitación del personal en la identificación y tratamiento de riesgos, la asignación de recursos adecuados, la participación activa de los trabajadores en la mejora continua, la protección de recursos naturales y comunidades, el cumplimiento de la legislación en salud y seguridad, y la identificación y control de riesgos para prevenir accidentes y enfermedades laborales.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con una política social y ambiental en la se compromete a priorizar la protección del medio ambiente, trabajadores y comunidades, cumpliendo con la normativa ambiental, optimizando el uso de recursos naturales, controlando emisiones y residuos. La compañía promueve la gestión sostenible y transparente, actuando bajo principios de sostenibilidad, responsabilidad y cultura portuaria. La participación de las comunidades y la comunicación transparente son fundamentales. Los objetivos incluyen cumplir con normativas, contribuir a la disminución de impactos ambientales, promover la eficiencia energética, conservar hábitats, fomentar la cultura portuaria sostenible, comunicar transparentemente la gestión ambiental y social, apoyar iniciativas sociales y proteger la salud y seguridad de comunidades cercanas.

### 7.1. Salud en el trabajo

El personal en general de la instalación portuaria, los prestadores de servicios, los operadores portuarios y todos los que realicen actividades al interior de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A., están obligados a cumplir las disposiciones de seguridad y salud en el trabajo definidas en la legislación colombiana, las establecidas en el sistema de gestión de calidad, las específicas del presente reglamento y Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y, además:

- Todas las personas al interior de la instalación portuaria deben utilizar 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 Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. considerando la exposición a los riesgos.
- Se deben utilizar uniformes, credenciales y distintivos que identifiquen la empresa que presta los servicios, cumpliendo con las normas en materia de seguridad y salud en el trabajo que disponga el Gobierno Nacional y los convenios internacionales.
- Los incidentes y novedades de personal que se presenten durante las operaciones serán reportadas de acuerdo con el protocolo establecido para el efecto.

La gestión de seguridad y salud en el trabajo, se puede evidenciar en el Manual de Salud y Seguridad en el Trabajo, donde se dan todas las disposiciones y lineamientos del uso de EPP,



Documento firmado digitalmente





uniformes, distintivos y credenciales de identificación, al igual que las instrucciones para reportar riesgos y accidentes durante la operación; en el Plan de Manejo Ambiental, la Política de HSE y los demás documentos del área que tiene como objetivo evitar todos los accidentes, lesiones y enfermedades laborales y proteger el medioambiente y que hacen parte del presente reglamento.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. cuenta con las políticas de seguridad portuaria e industrial para garantizar la seguridad y salud de sus empleados.

Será obligación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. y de los usuarios, entre otros:

- Cumplir y hacer cumplir dentro de la instalación portuaria todas las normas establecidas por la legislación colombiana y los procedimientos e instrucciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. respecto a la seguridad.
- Cumplir los estándares y procedimientos de seguridad industrial en el uso de los elementos de protección personal, los trabajos de alto riesgo (trabajos en altura, espacios confinados, en caliente, con energía peligrosas, entre otros).
- No realizar trabajos bajo el efecto del alcohol ni drogas que causen dependencia y/o alteraciones en la capacidad sicomotriz.
- Mantener los manuales de seguridad y procedimientos acordes a las actividades realizadas y los factores de riesgos de la instalación portuaria.
- Dotar a todo su personal con todos los elementos de protección personal acordes con su trabajo.
- Exigir igualdad de condiciones de seguridad de sus propios trabajadores, para el personal de los usuarios y contratistas que proveen servicios a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Cumplir lo establecido en la ley y por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en cuanto a la prevención, reporte e investigación de accidentes y en todo lo relacionado a riesgos profesionales.
- Recoger las basuras y desechos que se generen en la operación.
- Responder antes las autoridades ambientales por hechos de contaminación presentados dentro de la instalación portuaria.

## 7.2. Fumigaciones

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. es la responsable de la planeación, ejecución, supervisión y valoración de la fumigación para el control de plagas, insectos voladores y rastrojos dentro de la instalación y debe velar porque se cumplan las condiciones de seguridad establecidas para las personas, el ambiente, las mercancías y las instalaciones.

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por los autorizados, previa solicitud por escrito presentada por el interesado.



Dicha solicitud deberá contener de manera específica:

- La actividad y productos para emplear en el lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar.
- Efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado.
- Precauciones especiales por considerar.
- Se debe dar cumplimiento a las normas del Reglamento Sanitario Internacional RSI-2005

La instalación portuaria se fumiga periódicamente, el operador o empresa que presta este servicio se rige de acuerdo con los protocolos establecidos para el efecto, previa coordinación con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

Los operadores portuarios o terceros especialistas para la fumigación deberán contar, entre otros, con las siguientes licencias:

- Licencia de la autoridad competente.
- Certificados de registro y cumplimiento de las normas establecidas en el Decreto 1843 de 1991 para el uso y manejo de plaguicidas.
- Licencia del Instituto Colombiano Agropecuario -ICA.
- Licencia de operador portuario.
- Las demás licencias vigentes dispuestas por la normativa local.

El personal encargado de la ejecución de la fumigación es responsable de:

- Portar los EPP adecuados para la actividad a realizar.
- Evacuar a todo el personal de las áreas a fumigar.
- Evitar fumigar las aguas que vayan a ser utilizadas para consumo humano.
- Cerrar el recinto del área fumigadas hasta el día siguiente.
- Disposición final de los residuos generados por las fumigaciones.

El operador portuario o tercero especialista deberá llevar un control de las áreas fumigadas, el cual debe ser entregado a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.

### **7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. no prestará el servicio de recepción de residuos contaminantes procedentes de los buques.

Los residuos contaminantes relacionados con la transferencia de carga se manejarán de acuerdo con lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 73/78 y deberán cumplir con las



disposiciones vigentes contenidas en el citado convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos abordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación y/o descarga de desechos u otras sustancias.

La Dirección General Marítima supervisa que las operaciones marítimas dentro del Golfo de Urabá (Bahía Colombia) se cumplan con los protocolos básicos de protección al medio ambiente.

#### **7.4. Cargas de origen animal y vegetal**

Los productos de origen animal y vegetal que se cargan y/o descargan en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. deberán contar con el permiso o certificado fitosanitario o zoonosanitario expedido por la autoridad competente y cumplir los requisitos y protocolos definidos en el presente reglamento. La responsabilidad de obtener el permiso o certificado sanitario o zoonosanitario es del propietario de la carga o su agente de aduana.

#### **7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo**

Las naves que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue, descargue, manipulación y almacenamiento conforme con los convenios internacionales ratificados por Colombia y establecidos para tal fin por la Autoridad Marítima, Ministerio de Defensa y la normatividad existente.

### **CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN**

#### **8.1. Documentación**

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

Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores, son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales, a través de cualquier medio legible y comprensible o los medios que se establezcan.

6.

7.

8.

8.1.

##### **8.1.1. Normas Aduaneras y Derechos de Faros y Boyas**

El buque debe cumplir con las normas aduaneras al llegar y salir del puerto y esto será responsabilidad de los agentes marítimos del buque. Los derechos portuarios y de faros y boyas deberán ser cancelados por los agentes del buque. La operación de cargue no podrá iniciarse mientras no se haya efectuado el pago de los derechos portuarios a que haya lugar.

#### **8.2. 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.

### 8.3. 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 las normas y procedimientos vigentes.

La visita debe ser coordinada por la agencia marítima de la embarcación y estará integrada por:

- Funcionario de Altobordo - DIMAR.
- Dirección Territorial de Salud (DTS).
- Instituto Colombiano Agropecuario (ICA).
- Unidad Administrativa Especial Migración Colombia.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. podrá solicitar a la Capitanía de Puerto el iniciar operaciones de transferencia de carga si por la razón que sea, la visita protocolaria se va a demorar con respecto al tiempo de llegada del buque.

El Piloto Práctico es la única persona autorizada para abordar la nave que arribe a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. antes de la Visita Oficial. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

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

El agente marítimo o el Armador tienen la responsabilidad de comunicar a las autoridades pertinentes la hora de llegada de la nave. La visita se realiza en el momento establecido por la Capitanía de Puerto.

Una vez finalizada la visita, el Capitán de Puerto otorga la Libre Plática a la nave, a menos que haya circunstancias o razones que justifiquen su denegación. Enseguida, el agente marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. una copia del Acta de Visita de la Capitanía de Puerto tan pronto como concluya la misma.

### 8.4. Libre plática

Los autorizados y los operadores de puertos se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de Libre Plática que para el efecto expida la Autoridad Marítima.

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

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. tiene la facultad de:

- Suspender el servicio a personas naturales o jurídicas, cuando éstas no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. conforme a reportes de esta, incumplan las normas establecidas en el Reglamento de Condiciones



Técnicas de Operación, o cuando los servicios a ser proporcionados representen una amenaza para el medio ambiente, las personas, las instalaciones portuarias, o la continuidad y la eficiencia en la prestación del servicio portuario.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de retener las mercancías almacenadas en la instalación portuaria por parte de los usuarios como garantía de los pagos pendientes por los servicios proporcionados a dichos usuarios.

- Detener las operaciones en caso de utilización de prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o cuando no se empleen los aparejos apropiados y seguros para cada situación, hasta que se corrijan las irregularidades que llevaron a la suspensión.
- Evaluar el desempeño de los operadores portuarios en términos de eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica profesional, continuidad en la prestación del servicio y gestión administrativa.
- Pedir a la autoridad competente la suspensión temporal o definitiva del permiso, habilitación o registro del operador portuario o usuario que incurra en irregularidades, o que no cumpla con los criterios de evaluación establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- Suspender la autorización de servicios a quienes utilicen prácticas indebidas o incumplan este RCTO, de acuerdo con el Régimen de Infracciones.
- No autorizar operaciones si la documentación no cumple normativas establecidas.
- Exigir cumplimiento del programa acordado con operadores, agentes y usuarios.
- Ordenar inicio o suspensión de operaciones por condiciones inseguras o incumplimientos.
- Exigir trabajo continuo en los horarios indicados en este RCTO para la eficiente utilización de las instalaciones.
- Autorizar operaciones de cargamentos que no causen daño a personas, medio ambiente o instalaciones.
- Recibir cargamentos que no tengan visiblemente escritas de manera clara y legible las marcas, códigos, pesos, medidas y rotulación establecida por la OMI. En el caso de carga peligrosa, se deben incluir señales para su correcto manipuleo, mantenimiento y los datos indicados en los documentos que los respaldan.
- Aceptar cargamentos que, por su naturaleza y características, requieran almacenamiento en espacios cubiertos. Si en el momento no hay disponibilidad en estos espacios, se requiere autorización escrita del propietario o su representante para almacenarlos en espacios descubiertos. En estos casos, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. queda relevada de toda responsabilidad.
- Exigir la presentación del certificado fitosanitario o zoonosanitario, según sea el caso, expedido por la autoridad competente, para el recibo de cargamentos que lo requieran.
- Permitir operaciones de vaciado de contenedores según contrato de transporte y documento aduanero.



Documento firmado digitalmente



- Ordenar la presentación de certificados de inspección de equipos y aparejos emitidos por una casa clasificadora, con el objetivo de garantizar condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que no cumplan con estas condiciones no podrán operar en las instalaciones portuarias.
- Suspender actividades de operadores o usuarios que incumplan el Plan de Manejo Ambiental, generando riesgos o afectaciones al medio ambiente.
- Ordenar el desatraque de una nave que no cumpla con las condiciones descritas en el numeral 6.6 de este reglamento.
- Generar cobros por presentación y/o corrección extemporánea de información o documentos según reglamento.
- No asumir la responsabilidad, ya sea directa o indirectamente, por cualquier consecuencia, obligación, cobro, pago o perjuicio relacionado con los contratos de fletamento de transporte marítimo, terrestre, o de cualquier otro medio suscritos por el usuario. Asimismo, la empresa no se hará responsable por daños, pérdidas, perjuicios, contaminación o extravíos en los productos que ocurran durante el transporte marítimo o terrestre.
- No autorizar el servicio cuando: afectaciones al orden público, el estado del tiempo y las condiciones meteorológicas ponen en riesgo la operación y/o la carga; si los equipos utilizados y otros elementos para la operación no están completos, presentan deterioro, carezcan de certificación y constituyan riesgo para la operación; el personal vinculado con la operación no está utilizando o no disponga de los elementos de protección personal requeridos; están llevando a cabo trabajos en los muelles o en las zonas de almacenamiento que afecten las operaciones.

Eximirse de cualquier responsabilidad de incumplimientos o daños que no le sean imputables, debido a que hayan sido consecuencia de la actividad de un tercero, o cualquier causa extraña.

#### **8.6. Demoras**

Las responsabilidades relacionadas con las demoras en el atraque, la atención, la transferencia de carga y el zarpe están establecidas a lo largo del presente reglamento, en relación con los diferentes involucrados en las operaciones con buques.

#### **8.7. Cartas de Protesta**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. recibe y emite Cartas de Protesta, a las cuales se les dará el trámite legal correspondiente. Todas las Cartas de Protesta se presentarán al Capitán y en caso de no ser aceptadas, se envía al Agente Marítimo.

En caso de Cartas de Protesta por eventos en donde se pone en riesgo la seguridad de la Instalación Portuaria, se enviará copia a la Capitanía de Puerto.

#### **8.8. Actividades de coordinación**

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. contribuye al aseguramiento del cumplimiento de las normativas aduaneras y de comercio exterior en el transcurso de las labores de coordinación. En calidad de concesionario debidamente autorizado para brindar servicios



portuarios, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. coordina todas las actividades relacionadas con la ejecución, planificación y programación de operaciones portuarias, involucrando a los usuarios o sus representantes, así como a las autoridades pertinentes dentro del recinto portuario, cuando ello sea pertinente u obligatorio de acuerdo con la normatividad vigente.

### **8.9. Protocolo para eventos de fuerza mayor**

Se considerará como fuerza mayor cualquier evento o circunstancia imprevista que esté fuera del control razonable del puerto y que pueda afectar significativamente las operaciones normales, incluyendo, pero no limitándose a desastres naturales, emergencias sanitarias, conflictos armados, actos de terrorismo, naufragio, huelga, asonada, apresamiento de enemigos, bloqueos de la vía de acceso, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, congestión de contenedores vacíos por condiciones internacionales, bloqueo, pérdida de energía, pérdida de bases de datos y que impidan a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. prestar en forma debida el servicio público objeto de su creación.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. adoptará las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer en el menor tiempo posible el servicio.

Los eventos de caso fortuito - fuerza mayor, se consideran como la principal excluyente de responsabilidad en caso de incumplimientos contractuales, o de obligaciones regulatorias frente a la autoridad pertinente.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. en conjunto con las autoridades marítimas y portuarias, si es el caso, tomará las siguientes acciones en caso de un evento de fuerza mayor en el puerto:

- Activará el Comité de Crisis encargado de evaluar la situación y tomar decisiones estratégicas.
- Coordinará con autoridades locales, agencias gubernamentales y otras partes interesadas las medidas a seguir.
- Informará de manera oportuna a las navieras, operadores portuarios y demás actores claves sobre la situación.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. junto con los operadores portuarios:

- Activarán los planes de contingencia previamente establecidos.
- Propenderá por la seguridad del personal y de las instalaciones.
- Coordinarán con las autoridades portuarias para garantizar la continuidad de las operaciones esenciales.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. junto con los navieras y compañías de transporte:

- Colaborarán estrechamente con las autoridades portuarias y operadores para ajustar horarios y rutas según sea necesario.
- Proporcionarán información actualizada sobre el estado de las embarcaciones y la disponibilidad de tripulación.

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. junto con el personal portuario:



- Seguirán las instrucciones del Comité de Crisis y de los supervisores designados.
- Priorizarán la seguridad en todas las acciones.

Cada evento se manejará de acuerdo con lo mencionado anteriormente y a los procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. para cada uno de ellos.

En términos generales se maneja de la siguiente manera:

- Se realizará una evaluación inicial de los posibles daños a las instalaciones portuarias y se informará al Comité de Crisis sobre los daños identificados y las áreas afectadas.
- Se establecerán canales de comunicación efectivos con todas las partes involucradas y se proporcionarán actualizaciones regulares a través de comunicados oficiales y reuniones de coordinación.
- Se identificarán y priorizarán las operaciones esenciales para minimizar el impacto en la cadena de suministro, así como se harán las coordinaciones necesarias con las autoridades para la asignación de recursos adicionales, si es necesario.
- Se desarrollará un plan de recuperación para restaurar las operaciones normales lo antes posible. Se evaluarán y documentarán las lecciones aprendidas para mejorar futuros protocolos de manejo de fuerza mayor.

Este protocolo será revisado anualmente y actualizado según sea necesario para garantizar su relevancia y efectividad en situaciones de fuerza mayor.

## **CAPÍTULO IX. RÉGIMEN DE INFRACCIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA COLOMBIA DE URABÁ S.A. Y COMITÉ DE MEJORAMIENTO**

### **9.**

#### **9.1. Régimen de infracciones**

**Principios.** Los principios que orientan el Régimen de Infracciones de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A, son los siguientes:

- a. Los principios que orientan la actividad portuaria dentro de la terminal de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. son: la eficiencia, la continuidad en la prestación del servicio, la sostenibilidad y la seguridad de las operaciones.
- b. Derecho de defensa y debido proceso.
- c. Eficacia
- d. Economía procesal.

#### **9.2. Infracciones**

En línea con los parámetros contenido en el artículo 41 de la Ley 1 de 1991 y el artículo 6 del Decreto 1002 de 1993, cualquier incumplimiento al esa Ley o al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá

S.A. le será aplicable el presente Régimen de Infracciones y/o la presentación de queja ante la Superintendencia de Transporte en relación con sus conductas.

### 9.3. Causales de exoneración de la responsabilidad

En relación con el Régimen de Infracciones, se considerarán como causales de exoneración de la responsabilidad para los Usuarios del Terminal, los siguientes:

- a. Situaciones de orden público que impidan la adecuada realización de los servicios de operación portuaria;
- b. Fenómenos naturales adversos e intempestivos, como temblores de tierra, terremotos, fuertes brisas, fuertes lluvias, tsunamis, maremoto, o desastres naturales de cualquier tipo, que sean irresistibles e imprevisibles.
- c. Instrucciones escritas de autoridades portuarias, aduaneras, o de funcionarios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.
- d. Hecho de un tercero, incluyendo, pero sin limitarse a indebido embalaje de la carga o vicios ocultos de ésta;

No será causales de exoneración de la responsabilidad:

- a. Estado mecánico de los equipos o vehículos utilizados por el Usuario del terminal;
- b. Condiciones climáticas comunes en el terminal;
- c. Restricciones de espacio del terminal, debido a la operación común del terminal;
- d. Retrasos asociados a la vía pública e ingreso al terminal
- e. Restricciones horarias durante el día o la noche.

### 9.4. Tipos de sanciones

Los tipos de sanciones son los que se listan a continuación:

9.

9.1.

9.2.

9.3.

9.4.

#### 9.4.1. Amonestación

Este es un llamado de atención al Usuario que se encuentre realizando cualquier tipo de conducta contraria al Reglamento de Condiciones Técnicas de operación de PBCU, o que entre en conflicto con los principios contenidos en el Régimen de Infracciones, y que debe constar por escrito al responsable de la persona o personas que haya realizado dicha conducta de forma directa o a través de sus funcionarios.

#### 9.4.2. Medida preventiva

Es la medida que adopta PBCU contra cualquier Usuario del puerto con la finalidad de prevenir una infracción grave del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, y que puede constar en una: (a) suspensión preventiva de la autorización de ingreso de una persona o una empresa; (b) retiro inmediato de una persona del área del terminal; (c) llamada a la autoridad para el ejercicio de las funciones de policía.



Documento firmado digitalmente





Documento firmado digitalmente



### **9.4.3. Suspensión**

Medida sancionatoria aplicable al infractor y/o a la empresa responsable de éste, consistente en la restricción de ejercer sus actividades en la Instalación Portuaria hasta por el término señalado por el Comité de Mejoramiento, sin sobrepasar dieciocho (18) meses, en consideración a la naturaleza y repercusión real o potencial de la infracción. En el evento de hechos que ameriten denuncias penales, la suspensión de ingreso a la persona natural infractora y/o la empresa responsable podrá ser indefinida.

### **9.4.4. Cancelación del enrolamiento en PBCU**

Es la sanción mediante la cual, previa autorización de la Superintendencia de Transporte o de la autoridad competente, se cancela a la empresa infractora su autorización para realizar actividades en la Instalación Portuaria.

## **9.5. Graduación de la Sanción**

Las sanciones impuestas por el Comité de Mejoramiento se graduarán de acuerdo con los siguientes criterios:

### **9.5.**

#### **9.5.1. Leves**

Las infracciones leves, esto es, aquellas que no tengan la intención, vocación o eventual efecto de afectar la continuidad, eficiencia, seguridad o sostenibilidad ambiental del terminal, o daños a otros Usuarios o el ecosistema, y serán sancionadas con una amonestación.

#### **9.5.2. Graves**

Las infracciones graves son aquellas que serán aplicables frente a conductas que tengan la intención, vocación o eventual efecto de afectar la continuidad, eficiencia, seguridad o sostenibilidad ambiental del terminal, o que afecten la seguridad o la integridad de los demás Usuarios del terminal o del ecosistema.

#### **9.5.3. Gravísimas**

Están constituidas por conductas que afecten de manera grave la continuidad, eficiencia, seguridad o sostenibilidad ambiental del terminal, o que afecten de manera grave la seguridad o la integridad de los demás Usuarios del terminal o del ecosistema. Dentro de esta categoría también están incluidas aquellas conductas donde haya reincidencia por parte de un mismo Usuario o su representante.

## **9.6. Procedimiento**

- a. Todo el personal de PBCU podrá realizar recomendaciones a los Usuarios del terminal, en cuanto a la realización de mejores prácticas del uso del terminal, las cuales deberán ser acogidas por los Usuarios del Terminal, dentro de un término razonables.
- b. En caso de que la conducta del Usuario del terminal implique una infracción a la luz del RCTO de PBCU, el funcionario de PBCU tomará el registro fotográfico del evento o de las consecuencias de este, y emitirá un reporte al Gerente General o su delegado.



Documento firmado digitalmente



- c. En caso de que el Gerente General o su delegado considere que la conducta implique una infracción leve, éste le notificará al Usuario del terminal sobre los hechos transcurridos, y las acciones de mejoramiento que el Usuario deberá adoptar para prevenir la ocurrencia de un nuevo hecho de este tipo.
- d. En el evento de que el caso revista gravedad para la continuidad, eficiencia, seguridad o sostenibilidad ambiental del Terminal, el Gerente General o su delegado podrá convocar el Comité de Mejoramiento de manera virtual, para que este decida sobre: (i) el inicio de un procedimiento sancionatorio; (ii) la imposición de una medida preventiva inmediata, o; (iii) el archivo de la noticia.
- e. En los casos (i) y (ii) del numeral 5.4, el Comité de Mejoramiento preparará un documento breve que incluirá: (i) la descripción de la conducta; (ii) la norma infringida del RCTO; (iii) la posible consecuencia, y; (iv) adjuntará cualquier evidencia que tenga, y soporte el cargo.
- f. El Usuario que reciba la notificación tendrá un plazo de tres (3) días comunes para responder por el medio digital los descargos relacionados con la mencionada infracción.
- g. En el evento de que el Usuario no presente ninguna oposición, la oportunidad para ejercer su derecho precluirá, y el Comité de Mejoramiento tomará la decisión con base en los fundamentos fácticos que tenga a su disposición.
- h. Luego de 3 días comunes siguientes a la preclusión de la oportunidad para que el Usuario presentara sus descargos, el Comité de Mejoramiento tomará una decisión en cuanto a: (i) el mantenimiento de la medida preventiva; (ii) la imposición de una sanción.
- i. De acuerdo con cada caso específico, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. determinará la necesidad y conveniencia de compulsar copias de la investigación y sus anexos a las entidades competentes, como: la Superintendencia de Transporte, la DIAN, la Fiscalía General de la Nación, la Policía u otra.

### 9.7. Límite a la responsabilidad

La imposición de cualquier sanción contenida en el Régimen de Infracciones no limitará la responsabilidad civil, administrativa o penal del Usuario. Por lo anterior, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A. se reserva el derecho de iniciar cualquier acción civil, penal, administrativa o de otra naturaleza, según corresponda.

### 9.8. Comité de Mejoramiento

El Comité de Mejoramiento será un grupo de por lo menos 2 personas designadas por el Gerente General o su delegado para la atención de las infracciones ocurridas dentro del terminal de PBCU. El Comité de Mejoramiento podrá variar sus integrantes, dependiendo del tipo de infracción.

**Revisó Técnico:** Jorge Alberto Acevedo Talero – Apoyo a la Supervisión Técnica – VGC

**Revisó Ambiental:** Gabriel Fernández Vargas -Apoyo Ambiental – GITA VPRE

**Vo. Bo. Técnico:** Miguel Alexei Landinez Santos - Gerente de Proyectos Portuarios y fluviales (E) – VGCON

**Vo. Bo. Ambiental:** Xiomara Patricia Juris Jiménez – Gerente Ambiental (E) – VPR