

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PARA LAS FACILIDADES FLUVIALES Y MARÍTIMAS



SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE

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

**Revisión 3
Junio 2021**

Preparó: Héctor Santiago Estrada Sarmiento COORDINADOR DE OPERACIONES	Aprobó: Rafael Díaz Reyna GERENTE GENERAL
--	--

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	2 de 127

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES	10
1.1. Objetivo	10
1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación	10
1.3. Definiciones.....	10
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio	19
1.5. Obligaciones	20
1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios	20
1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas y fluviales.....	21
1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario	22
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	24
CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO	25
2.1. Organización	25
2.1.1. Sociedad Portuaria Mardique SA.....	25
2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria.....	25
2.2. Administración.....	28
2.2.1. Modelo de administración y operación	28
2.2.2. Relación con los usuarios.....	28
2.2.3. Estructura tarifaria	29
2.2.4. Protocolo de facturación	29
2.2.5. Sistema de gestión de calidad.....	29
2.2.6. Políticas de calidad y acceso.....	30
2.2.7. Sistema de comunicación y de información.....	31
2.2.8. Código de Buen Gobierno	31
CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS	33
3.1. Canales de acceso.....	33
3.2. Dársena de maniobras	36
3.3. Área de aproximación y atraque	38
3.4. Muelles Marítimo y Fluvial.....	39
3.5. Ayudas a la navegación	43
3.6. Peligros a la navegación	44

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	3 de 127

3.7.	Remoción de Naufragios y Obstáculos	46
3.8.	Áreas de fondeo de buques	46
3.9.	UKC y calado operacional.....	47
3.10.	Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria.	48
3.11.	Accesos vehiculares y peatonales	48
3.12.	Patios y bodegas.....	48
3.13.	Instalaciones para el recibo de la carga	49
3.14.	Equipos para operación portuaria	49
3.15.	Instalaciones para recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes	50
CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA		51
4.1.	Horarios.....	51
4.1.1.	Horario de atención al público.....	51
4.1.2.	Horario de atención en los muelles.....	51
4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios.....	51
4.3.	Documentación necesaria para la prestación del servicio.....	51
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos	53
4.5.	Servicios generales	53
4.5.1.	Uso de dársena de maniobra y canales de acceso privado.....	53
4.5.2.	Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas	54
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.....	55
4.5.4.	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto	55
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del terminal	56
4.6.	Servicios a la nave	56
4.6.1.	Características del buque tipo o de diseño.....	57
4.6.2.	Servicio de practica.....	58
4.6.3.	Servicio de remolcador para facilidades marítimas	58
4.6.4.	Amarre y desamarre de buques y barcasas	59
4.6.5.	Muellaje	60
4.6.6.	Apertura de escotilla.....	60
4.6.7.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos	61
4.6.8.	Reparaciones menores.....	61

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	4 de 127

4.6.9.	Aprovisionamiento y usaría	62
4.6.10.	Recibo y/o suministro de lastre.....	62
4.6.11.	Suministro de combustible.....	63
4.6.12.	Servicios de lancha.....	64
4.6.13.	Recepción de desechos líquidos y vertimientos.....	64
4.6.14.	Recepción de desechos sólidos.....	66
4.6.15.	Servicio de vigilancia	66
4.6.16.	Servicios públicos	67
4.6.17.	Fumigaciones	67
4.6.18.	Alquiler de equipos y aparejos.....	68
4.7.	Servicios a los pasajeros.....	68
4.7.1.	Embarque y desembarque de pasajeros	68
4.7.2.	Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje	68
4.8.	Servicios a la carga.....	68
4.8.1.	Manipulación y transporte de mercancías	69
4.8.2.	Cargue/Descargue/Transbordo	69
4.8.3.	Estiba/Desestiba.....	70
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras	70
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías.....	70
4.8.6.	Trimado/Trincado/Tarja	70
4.8.7.	Manejo y reubicación.....	71
4.8.8.	Servicio a los contenedores.....	71
4.8.9.	Embalaje y reembalaje	72
4.8.10.	Pesaje/Cubicaje.....	73
4.8.11.	Marcación y rotulación.....	73
4.8.12.	Almacenaje de mercancías	73
4.8.13.	Porteo de la carga	73
4.8.14.	Consolidación o desconsolidación de mercancías	74
4.8.15.	Cadena de frío.....	74
5.1.	Protocolo de maniobras	75
5.1.1.	Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario	75
5.1.2.	Maniobra de atraque.....	76
5.1.3.	Maniobra de amarre	76
5.1.4.	Maniobra de zarpe.....	77

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	5 de 127

5.1.5.	Maniobra de reviro	77
5.1.6.	Maniobra de fondeo	77
5.2.	Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal.	78
5.3.	Protocolo de zarpe de emergencia	83
5.4.	Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	84
5.5.	Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)..	84
5.6.	Protocolo para apertura de bodegas (Operaciones de recepción y despacho).....	85
5.7.	Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle	85
5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas.....	86
5.9.	Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías	86
5.10.	Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga	87
5.11.	Protocolo para el descargue con lluvia.....	87
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros	87
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto	88
5.14.	Protocolo de operaciones en fondeo.....	88
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga	88
5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.....	89
5.17.	Protocolo sobre cargas objetables	89
5.18.	Protocolo para la remoción de cargas objetables	89
5.19.	Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito	90
5.20.	Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua	90
5.21.	Protocolo para evitar la presencia de animales.....	91
5.22.	Protocolo de operación de equipos.....	91
5.23.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas.....	92
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.....	93
5.25.	Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga	94
5.26.	Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios	95
5.27.	Protocolos para el manejo de todo tipo de carga	95
5.27.1.	Protocolo de entrada y recibo de carga	98

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	6 de 127

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga	98
5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga	99
5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte.....	99
5.28. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG	100
5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005)	101
5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias	102
5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)	103
5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL	103
5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos	103
5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos	103
5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal.....	103
5.32. Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas.....	104
5.33. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.	104
5.34. Protocolo de inspecciones subacuáticas.....	105
5.35. Procedimiento en caso de accidentes.....	105
CAPÍTULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES	107
6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.....	107
6.2. Prelaciones para el atraque	108
6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje	109
6.4. Asignación de muelle	109
6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	109
6.6. Desatraque.....	111
6.7. Orden de desatraque	111
6.8. Requisitos para el zarpe.....	113
CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	116
7.1. Salud en el trabajo	116
7.2. Fumigaciones.....	117
7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques	119
7.4. Cargas de origen animal y vegetal.....	119
7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo.....	119
CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN....	120

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	7 de 127

8.1.	Documentación	120
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo	120
8.3.	Visita Oficial.....	121
8.4.	Libre plática.....	121
8.5.	Actividades de coordinación.....	121
8.6.	Reservas y derechos en la prestación de los servicios	122

ANEXOS

Anexo 1. Organigrama

Anexo 2. Estructura Tarifaria Sociedad Portuaria Mardique S.A.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	8 de 127

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Canales de acceso a Sociedad Portuaria Mardique	34
Ilustración 2. Aproximación de las barcazas al área de maniobra frente al muelle fluvial en convoy de 2 barcazas.	36
Ilustración 3. Dársena de Maniobras de la Sociedad Portuaria Mardique	37
Ilustración 4. Área de aproximación y atraque frente al muelle marítimo de Mardique	38
Ilustración 5. Área atraque frente al muelle fluvial de Mardique	39
Ilustración 6. Render estimado del muelle marítimo.....	40
Ilustración 7. Pasarela de acceso vehicular y peatonal	41
Ilustración 8. Foto Muelle Fluvial	42
Ilustración 9. Plano Muelle fluvial	42
Ilustración 10. Señalización fluvial.....	44
Ilustración 11. Balizamiento que identifica los bajos en la zona	45
Ilustración 12. Esquema de amarre de buque de Mardique LOA: 150m	80
Ilustración 13. Esquema de amarre de un convoy de 2 barcazas	82
Ilustración 14. Esquema de amarre de un convoy de 4 barcazas	82
Ilustración 15. Esquema de amarre de un convoy de 6 barcazas	83

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	9 de 127

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Secciones mínimas requeridas para navegación Canal del Dique.....	35
Tabla 2. Coordenadas geográficas de la instalación portuaria.....	40
Tabla 3. Coordenadas área de atraque muelle fluvial	43
Tabla 4. UKC Dinámico del buque durante navegación	47
Tabla 5. Características aproximadas del buque LOA:150m a atender en el muelle marítimo	57
Tabla 6. Características aproximadas de las barcazas a atender en el muelle fluvial	57

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	10 de 127

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Mardique S.A., tiene como objeto primordial, establecer disposiciones que permitan la ejecución de operaciones fluviales y 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

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Ley 1242 de 2008 y sus decretos reglamentarios, la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, emanadas del Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, el Contrato de Concesión portuaria fluvial No. 07 del 27 de enero de 2010 y el Otrosí N.º 1 del 8 de octubre del 2010, suscrito entre CORMAGDALENA y la Sociedad Portuaria Mardique 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.

Todos los visitantes, usuarios y autoridades que ingresen, visiten o hagan uso de la instalación portuaria deberán cumplir con los requisitos, normas y disposiciones establecidas en el presente reglamento y en todas aquellas vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima (DIMAR), la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), CORMAGDALENA y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.

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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	11 de 127

Actividad portuaria fluvial: se consideran actividades portuarias fluviales la construcción, mantenimiento, rehabilitación, operación y administración de puertos, terminales portuarios, muelles, embarcaderos, ubicados en las vías fluviales.

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 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 Fluvial: es la persona natural o jurídica que, respecto de las embarcaciones fluviales, tiene las atribuciones, funciones y responsabilidades establecidas en los artículos 1489 a 1494 del Código de Comercio.

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

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

Arribada: llegada de la embarcación a un puerto.

Artefacto fluvial: es toda construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en medios fluviales, auxiliar de la navegación mas no destinada a ella, no

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	12 de 127

comprendida en la definición de embarcación fluvial, sujeta al régimen de documentación y control del Ministerio de Transporte.

Artefacto Naval: es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

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

Autoridad Aduanera: funcionario público o entidad oficial 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. La Sociedad Portuaria, en relación con las obligaciones ambientales, es responsable ante las diferentes autoridades nacionales y regionales competentes.

Autoridad fluvial: es la entidad o el funcionario público a quien, de conformidad con la ley o las normas vigentes, corresponde la organización y control de la navegación fluvial. La autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	13 de 127

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, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.

Barcaza: construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio tanto marítimo como fluvial, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos.

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.

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

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	14 de 127

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 Superintendencia General de Puertos, 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. En Colombia otorgan Concesiones Portuarias la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y CORMAGDALENA para proyectos fluviales.

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.

Convoy: conjunto de embarcaciones ligadas entre sí que navegan impulsadas por uno o varios remolcadores.

Cormagdalena: Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena. Corporación que tiene como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	15 de 127

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.

Embarcación fluvial menor: toda embarcación fluvial con capacidad transportadora inferior a 25 toneladas. Igualmente, son consideradas las embarcaciones con motor fuera de borda o semifuera de borda.

Embarcaciones fluviales mayores: toda embarcación fluvial con capacidad transportadora superior a 25 toneladas.

Embarcadero: construcción realizada, al menos parcialmente en la ribera de los ríos para facilitar el cargue y descargue de embarcaciones menores.

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.

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

INVIAS: el Instituto Nacional de Vías de Colombia es una entidad estatal que opera bajo la administración del Ministerio de Transportes, 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	16 de 127

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 entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, 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).

Operador Portuario Fluvial: es la persona natural o jurídica, que presta servicios en los puertos de: cargue y descargue, almacenamiento estiba y desestiba manejo terrestre o porteo del almacenamiento, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, clasificación y reconocimiento de la carga, entre otras actividades y sujetas a la reglamentación de la autoridad competente.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	17 de 127

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 fluvial: es el conjunto de elementos físicos que incluyen accesos, instalaciones (terminales, muelles, embarcaderos, marinas y astilleros) y servicios, que permiten aprovechar una vía fluvial en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves e intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial.

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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	18 de 127

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	19 de 127

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 Puertos y 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.

Terminal fluvial: infraestructura autorizada por autoridad competente para la explotación de actividades portuarias.

Terminal fluvial de servicio público: es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operación.

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 Mardique S. A. cuenta con el personal idóneo y calificado para desempeñar las labores para las operaciones en los muelles fluvial y marítimo y la atención de las naves/barcazas recibidas en sus instalaciones.

La prestación de los servicios de cargue, descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación y reconocimiento, se realiza mediante operadores portuarios especializados, con las

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	20 de 127

respectivas certificaciones y clasificación del buen estado de la maquinaria y equipos de operación.

1.5. Obligaciones

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios

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

- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Mardique.
- 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.
- 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.
- Cumplir todas la obligaciones laborales y contractuales de todos sus trabajadores de acuerdo con la legislación colombiana vigente.
- Cumplir los requisitos estipulados por la Sociedad Portuaria, quien otorga autorización de registro a los operadores portuarios de conformidad con la capacidad de la instalación portuaria, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión portuaria, el Artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.
- Los Operadores Portuarios deben acreditar los siguientes documentos:
 - Registro expedido por la Superintendencia de Puertos y Transporte - Supertransporte.
 - Relación del personal a cargo, equipos y aparejos de su propiedad o arrendados.
 - Póliza de responsabilidad civil por accidentes y daños, a las instalaciones del terminal, a terceros y a la carga respectivamente. El valor de la póliza lo establecerá la Sociedad Portuaria, por el tipo de servicio, volumen manejado y de acuerdo con la actividad que realizan los operadores portuarios.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	21 de 127

- Suministrar oportunamente al personal y equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en la fecha y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinado por la Sociedad Portuaria.
- Disponer de procedimientos, equipo de atención a emergencias adecuado y los medios para prestar los primeros auxilios.
- Recoger las basuras que se generen por motivos de la operación que se están realizando.
- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en el presente documento, cuando éstas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la Sociedad Portuaria.
- Los Operadores Portuarios se deben ubicar en el lugar asignado por la Sociedad Portuaria. Los equipos pueden circular de acuerdo con la programación en las áreas productivas para una operación específica. Terminada la operación, retornará a la ubicación asignada.
- 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. Brindar a su personal programas de educación orientados al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
- Mantener un supervisor responsable en la instalación portuaria, que tenga la delegación 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
- La responsabilidad de un Operador Portuario cesará cuando se produzca la notificación a la Sociedad Portuaria de la renovación o renuncia formal de la operación y la aceptación por parte del nuevo operador.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas y fluviales

Las agencias marítimas y fluviales deben cumplir con todo lo establecido en el Código de Comercio Libro 5. De la navegación, Título 3. Del agente marítimo y lo establecido para agentes fluviales de acuerdo con la ley 1242 de 2008, entre lo que se incluye:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	22 de 127

- Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte.
- Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.
- Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.
- Representar judicialmente al armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- Responder personal y solidariamente con el Capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías.
- Responder por los objetos y valores recibidos.
- Responder solidariamente con el Armador y el Capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país.

Adicionalmente, debe:

- Responder ante la Sociedad Portuaria y/o terceros por los perjuicios que se deriven de su negligencia en la atención oportuna de los servicios que requieran las naves, embarcaciones fluviales o líneas marítimas.
- Coordinar, atender y supervisar todos los servicios solicitados por la naves, embarcaciones fluviales o líneas marítimas que representa durante su permanencia en la instalación portuaria. Igualmente, debe suministrar en los tiempos establecidos por la Sociedad Portuaria la información que se requiera para programar, coordinar, prestar y supervisar los servicios solicitados.
- Al ingreso a las instalaciones de Mardique, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, las agencias marítimas y fluviales, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.

1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

Los usuarios de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Mardique deberán conocer y aceptar los términos y condiciones estipuladas en el presente reglamento

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	23 de 127

y las normas e instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria entre las que se encuentran:

- Cumplir con las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Administración de Impuestos y Aduanas (DIAN), Superintendencia de Transporte, Cormagdalena y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.
- Someterse a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por DIMAR.
- Mantener vigente las pólizas que exija la Sociedad Portuaria, 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 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.
- Cumplir los horarios establecidos por la Sociedad Portuaria para realizar las actividades y trabajos que fueron autorizados.
- Tener aprobado su registro por parte de la Sociedad Portuaria de acuerdo con los requerimientos establecidos por la misma. Este registro exonera a la Sociedad Portuaria 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.
- Actualizar la información suministrada a la Sociedad Portuaria al vencimiento estipulado o cuando sea requerido.
- Informar a la Sociedad Portuaria y devolver los carnés del personal registrado que se haya retirado o desvinculado.
- Informar a la Sociedad Portuaria acerca de cualquier irregularidad que se presente durante el desarrollo de sus actividades que puedan afectar la seguridad y eficiencia de la instalación portuaria.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	24 de 127

- En caso de que algún trabajador o asociado a cargo del usuario realice algún reclamo judicial o extrajudicial, mantener a la Sociedad Portuaria por fuera de estos reclamos dentro de los cuales no tiene ninguna responsabilidad.
- Respetar las asignaciones de áreas de la instalación portuaria a las que se le haya sido autorizada.
- Los conductores que circulen en la instalación portuaria deben tener licencia de conducción en la categoría requerida por la autoridad nacional para la clase de automotor asignado.
- Mantenerse a paz y salvo ante la Sociedad Portuaria 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 puede suspender los servicios por esta razón.

1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

Las operaciones que se realicen dentro del terminal están sujetas al Plan de Protección de la Sociedad Portuaria Mardique, el cual contempla todas las normas de seguridad que deben cumplirse en las instalaciones.

Toda operación que se realice dentro o fuera de la instalación, efectuada por personal de la compañía, debe tener presente que prevalece la seguridad de las personas, equipos e instalaciones.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	25 de 127

CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

Para el funcionamiento y operación del terminal, la Sociedad Portuaria Mardique 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 Mardique SA

La Sociedad Portuaria Mardique S.A., es un terminal multipropósito de servicio público dedicado a la administración y operación de un terminal marítimo y fluvial para la manipulación de graneles secos, graneles líquidos, carga general, vehículos, y carga contenerizada, con el con el objeto de 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. Los productos que se consideran manejar son graneles secos, graneles líquidos, carga general, vehículos, y carga contenerizada.

Las actividades de la operación portuaria están contempladas dentro de la legislación vigente y consiste en la transferencia de cargas muelle-embarcación y embarcación-muelle, usando grúas del puerto y los equipos portuarios necesarios para el adecuado funcionamiento de la actividad portuaria, así como las operaciones complementarias que esto exige.

Dichas operaciones comprenden entre otras: almacenamiento, graneles, operaciones terrestres, distribución y en general todas las correlacionadas al servicio de un terminal fluvial - marítimo multipropósito, apto para recibir y operar los tipos de barcasas que harán uso de las instalaciones y que corresponden a barcasas de carga a granel, carga general o contenerizada de eslora de 60 metros y calados establecidos para el Canal del Dique para el caso del frente fluvial del terminal, y motonaves de hasta calado medio para el caso del frente marítimo del terminal.

Cuenta con una zona de uso público otorgada por Cormagdalena bajo la el contrato de concesión portuaria 07 de 27 de enero del 2010 y el Otrosí del 08 de octubre de 2010. Para mayor información remitirse al contrato de concesión, el cual hace parte integral de este reglamento.

2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria

La Sociedad Portuaria Mardique S.A. tiene como funciones principales, además de la establecidas en el contrato de Concesión Portuaria No. 007 de enero 27 de 2010 y su respectivo Otrosí N° 01, entre otras, las siguientes:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	26 de 127

- 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 Cormagdalena 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/barcazas en los muelles del terminal.
- h) Sostener y promulgar todas las políticas para la utilización de los muelles, el cargue, descargue, atraques, desatraques y permanencia de naves/barcazas en los muelles.
- 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, así como, el cobro de las tarifas especulativas o que resulten ostensiblemente altas o más bajas que las usuales en el mercado.
- 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 deberán mantener vigente.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	27 de 127

- 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 dar facilidad a los usuarios y mejorar la eficiencia del terminal 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 portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial.
- 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, a Cormagdalena 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 Puertos y Transporte, de la Dirección General Marítima - DIMAR, de Cormagdalena, 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 para las operaciones y actividades del terminal.
- u) Presentar a Cormagdalena los avances del programa de inversión acordados en el contrato de Concesión.
- v) Además, todas aquellas obligaciones a que se refiere en los diferentes artículos del presente reglamento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	28 de 127

2.2. Administración

2.2.1. Modelo de administración y operación

La Sociedad Portuaria Mardique 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 graneles líquidos, graneles sólidos, carga general, contenedores, carga Ro-Ro y carga de proyectos desde los buques hasta los sistemas de transferencia y viceversa.

La Gerencia 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.

El terminal portuario es de inversión privada con prestación de servicios públicos en general, operado bajo el esquema de Concesión Portuaria Marítima y Fluvial, según lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 007 del 27 de enero de 2010 de Cormagdalena y el Otrosí N° 1 del 8 de octubre de 2010.

2.2.2. Relación con los usuarios

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria Mardique S.A. y los usuarios, las autoridades y asociados están a cargo principalmente del Gerente General o su delegado.

Todo usuario para acceder y realizar actividades en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Mardique S.A. debe estar previamente registrado 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 Mardique en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

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 Mardique, procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y conservación de datos.

Toda información suministrada por los usuarios tiene carácter de información confidencial, reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	29 de 127

con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

2.2.3. Estructura tarifaria

De conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Transporte, Mardique cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control. La tarifa no incluye los pagos a entidades oficiales o privadas que generen los cargamentos que ésta maneje, tales como: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, compañías navieras, terrestres, fluviales, etc.

En el anexo 2 se encuentran detalladas las tarifas por las que se rige la Sociedad Portuaria Mardique S.A.

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 Mardique S.A.

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en Mardique 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, operador portuario.
2. Debe contar con el respectivo registro de operaciones.
3. Cumplir con el debido proceso de facturación que condiciona el servicio prestado.

2.2.5. Sistema de gestión de calidad

La Sociedad Portuaria Mardique S.A., cuenta con un Sistema de Gestión de Calidad, de Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión en Protección. Contempla los manuales de operaciones, de emergencia y mantenimiento donde se encuentran los procedimientos claros y detallados para todas sus operaciones y que le permite tener un control de calidad de todos sus procesos. Algunos de ellos están contenidos en este reglamento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	30 de 127

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 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, Mardique cuenta con una política de calidad y acceso, que deben ser cumplidas por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en el terminal, 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.
- Establecer y mantener en la empresa una cultura prospectiva a fin de incidir sobre la calidad y eficiencia.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	31 de 127

- Alentar a los clientes a proporcionar comentarios sobre las operaciones del terminal y sus requerimientos.
- Establecer, implementar y revisar los objetivos de calidad de 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

Las Sociedad Portuaria Mardique 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 Mardique 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.

El terminal dispone de una plataforma de sistemas administrativos y operativos que brinda a todos los usuarios del terminal, la posibilidad de interactuar con sus diferentes departamentos y también les permite a las organizaciones involucradas enviar y recibir información fundamental para la gestión en el terminal, simplificando las transacciones y minimizando costos y tiempos.

2.2.8. Código de Buen Gobierno

La Sociedad Portuaria Mardique S.A cuenta con un Código de Buen Gobierno, el cual compila e integra las mejores prácticas de gobierno corporativo adoptadas e implementadas, con el fin de generar competitividad, preservar, mantener y promulgar la integridad, orientar las actuaciones de sus funcionarios para mantener la ética empresarial, asegurar la confianza de los accionistas en la gestión de la sociedad, el cumplimiento de los compromisos con sus grupos de interés, y el conocimiento público de su gestión.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	32 de 127

El Código de Buen Gobierno se enmarca en la misión, visión y código de ética que contiene los derechos y tratos, transparencia, fluidez e integridad de información, administración de conflicto de intereses y resolución de controversias.

El Código de Ética de Mardique es la herramienta que reúne, en un solo cuerpo normativo, las políticas, principios y criterios que debe regular su gestión, el desarrollo de las actividades técnicas y profesionales de su personal, todo lo anterior con sujeción a valores y principios éticos comunes a todos los actores de su actividad empresarial.

El Código de Ética contribuye en la construcción de un óptimo ambiente laboral, estableciendo de forma clara y precisa las reglas de comportamiento para directivos, empleados, clientes, transportadores, inspectoras, proveedores, contratistas y demás involucrados laboral o comercialmente con Mardique, y de esta manera construir relaciones dentro y fuera de la empresa basadas en la confianza, transparencia y la credibilidad.

Las disposiciones descritas y establecidas en el Código de Ética son de obligatorio cumplimiento por todos los empleados de Mardique, así mismo su aplicación se hará extensiva en lo que resulte pertinente al personal contratado indistintamente de la modalidad de su vinculación, así como a los clientes, proveedores, contratistas y demás partes involucradas en las relaciones comerciales de la empresa.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	33 de 127

CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de acceso

Muelle Marítimo

Para las operaciones marítimas con buques, para aproximarse al canal de acceso a la Bahía de Cartagena, a una milla de la entrada de Bocachica está localizada la boya de mar y su posición geográfica es latitud 10°19'01" Norte y longitud 75°35'55.94" Oeste, a donde deben aproximarse todas las naves que arriben al puerto. En este sitio se recibe al Piloto Práctico, de allí se navega hacia la entrada del canal de Bocachica, buscando el canal de acceso cuyo ancho de canal mínimo es de 140 m entre los fuertes de San José y San Fernando y se cuenta con una profundidad náutica promedio de 20 metros.

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena, están descritos en las cartas de navegación COL261, COL263 y COL900 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH de la Dirección General Marítima - DIMAR.

Estos canales son públicos y están bajo la responsabilidad de la nación. Las profundidades correspondientes serán las certificadas por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto y definidas en las cartas de navegación mencionadas.

Para navegar desde la entrada a la bahía de Cartagena por Bocachica hasta el terminal marítimo de Mardique se utilizarán los canales habilitados en la bahía de Cartagena para el tránsito de buques con las características de la nave de diseño de Mardique.

Desde Bocachica hasta el terminal marítimo hay una distancia aproximada de 4,5 millas, un ancho de canal variable y una profundidad náutica disponible en promedio de 21 metros a la entrada de Bocachica, que luego aumenta a 25 metros en canal de tránsito hasta llegar a los 12 y 15 metros frente al muelle de Mardique (ver ilustración 1. Canales de acceso a Sociedad Portuaria Mardique).

Para el arribo de un buque que va a llegar a las facilidades portuarias de Mardique, el tránsito inicia desde la zona de la boya de mar (una milla al sur-oeste de la boya de mar) y continua por el canal de acceso de Bocachica hasta la boya roja No.12, (ver Ilustración No.1 – Canales de acceso a Sociedad Portuaria Mardique) donde se vira hacia el sur dejando la boya de bifurcación por estribor del buque y orientando la proa del buque hacia el principal canal de acceso a Puerto Bahía.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	34 de 127

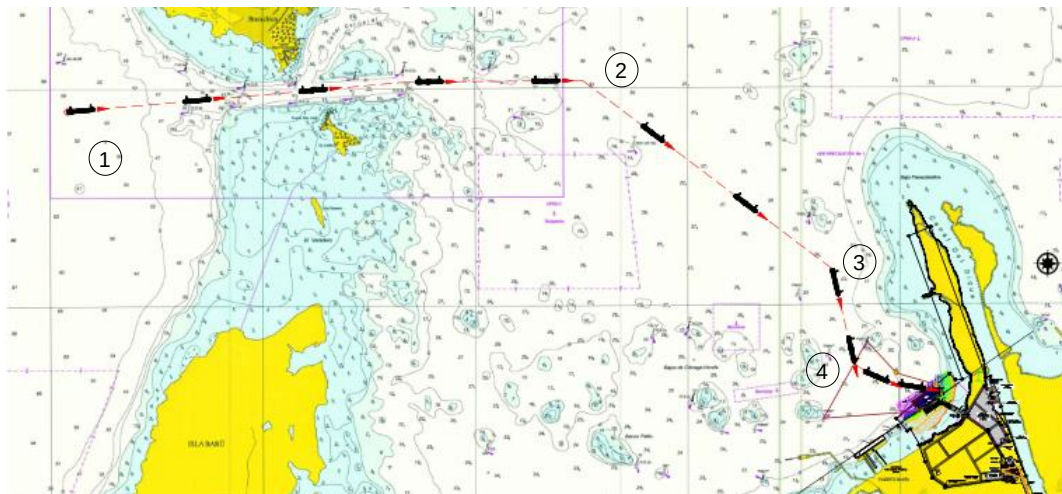


Ilustración 1. Canales de acceso a Sociedad Portuaria Mardique
Fuente: Recumar S.A.S.

La velocidad de tránsito en el canal de acceso por el canal de Bocachica es de máximo 10 nudos (ilustración 1, entre los puntos 1 y 2) y esta velocidad se mantiene durante todo el tránsito, pasando por la boya No. 18 (ilustración 1, punto 2), donde comienza a reducir la velocidad para la aproximación final, llegando al punto 3 con no más de 5 nudos y al punto 4 con no más de 3 nudos, para la aproximación final al muelle.

En la Ilustración 3, se puede observar el área de aproximación final al muelle, conformada por una figura geométrica cuyos vértices se referencian en la boya verde PB-03, en la boya roja PB-06, la boya amarilla (SPM-A), la boya amarilla (SPM-B) y el duque de alba del costado occidental del muelle, donde se amarran los largos de popa.

El ingreso a esta área de aproximación se da a una velocidad no mayor de los 5 nudos, entrando por el mismo canal de acceso de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, dejando la boya PB-03 por el costado de babor y virando hacia babor dejando la boya amarilla SPM-A por babor, enfilando el buque hacia el muelle, tomando como referencia la boya amarilla SPM-B. Se continúa reduciendo la velocidad hasta lograr una velocidad no mayor a los 3 nudos (ver numeral 3.2. Dársena de maniobras y numeral 5.1. Protocolo de maniobras).

El largo del canal de acceso desde la boya No.2 (roja) de Puerto Bahía hasta el muelle es de aproximadamente 1300 metros y el ancho del canal es variable, pero la parte más agosta se encuentra entre las boyas No.4 (roja) y No.3 (verde) de Puerto Bahía y es de 320 metros.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	35 de 127

Muelle Fluvial

En el caso de la navegación de las barcazas, el Canal del Dique cuenta con una profundidad variable promedio que va de los 3 a 8 metros y de 3,8 metros frente al muelle fluvial, con lo que se garantiza que las barcazas podrán navegar de manera segura con un calado de 3,6 metros, ver tabla a continuación.

Sector	Abscisa	Ancho (m)	Profundidad (m)	Caudal (m3/s)		Calado (pies)
				Aguas Altas	Aguas Medias	
Santa Lucía	K0 +0 a K25 +0	97 - 99	5.2 - 5.7	-	-	9 a 12
Soplaviento	K25 +0 a K35 +0	133 - 134	5.2 - 5.7	1067	493	9 a 12
Mahates	K35 +0 a K50 +0	104 - 107	5.2 - 5.7	915	435	9 a 12
Gambote	K50 +0 a K65 +0	92 - 96	5.2 - 5.7	665	462	9 a 12
Santa Helena	K65 +0 a K85 +0	94 - 114	7.5 - 8.0	720	492	9 a 12
Costa Rica	K85 +0 a K100 +0	89 - 90	5.0 - 5.5	586	364	9 a 12
El Recreo	K100 +0 a K105 +0	93 - 95	3.0 - 4.5	352	217	6 a 9
Pasacaballo	K105 +0 A K116 +0	92 - 93	3.0 - 4.0	273	171	6 a 9

Tabla 1. Secciones mínimas requeridas para navegación Canal del Dique
Fuente: CARDIQUE, UN-LEH 2006

En su recorrido hacia la instalación portuaria, las barcazas son maniobradas por remolcadores fluviales de manera independiente o convoy (dos o más barcazas amarradas entre sí) y se aproximan al muelle fluvial lo más paralelo posible al mismo y con una velocidad no mayor a los 3 nudos, teniendo en cuenta la dirección de la corriente y el viento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	36 de 127

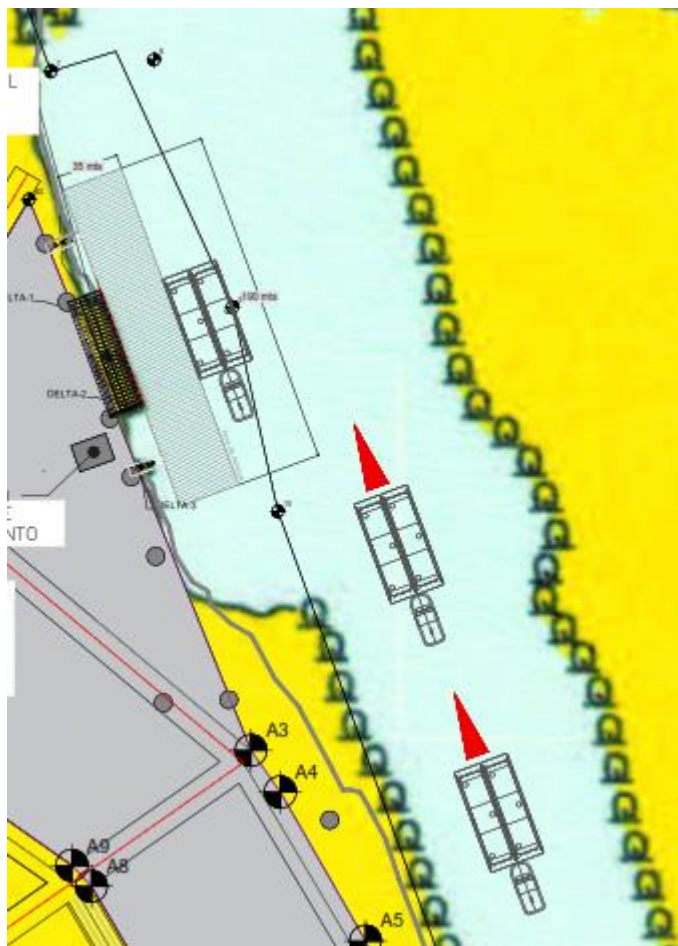


Ilustración 2. Aproximación de las barcasas al área de maniobra frente al muelle fluvial en convoy de 2 barcasas.

Fuente: Estudio de Maniobrabilidad Mardique

3.2. Dársena de maniobras

Muelle Marítimo

La dársena es un área en la cual se pueden realizar las maniobras de aproximación, reviro o giro y marcha atrás para el enfilamiento, atraque o zarpe del muelle, según lo determine el Capitán del buque y el Piloto Práctico, de acuerdo con las condiciones meteomarinas y de visibilidad del momento de la maniobra. El costado de atraque lo define la instalación portuaria y lo coordina con el Capitán del buque y el Piloto Práctico.

Para ingresar a la dársena de maniobras de Mardique, se utiliza el polígono que se muestra en la ilustración 2. El polígono está conformado por una figura geométrica cuyos vértices se referencian en la boya verde PB-03, en la boya roja PB-06, la boya amarilla (SPM-A), la boya amarilla (SPM-B) y el duque de alba del costado occidental del muelle, donde se amarran los largos de popa. El polígono

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	37 de 127

comprende un área aproximada de 332.630 m² y un perímetro aproximado de 2.655 m. La profundidad promedio en la dársena de maniobras es de 20 metros, profundidad que se va reduciendo a medida que se acerca al área de atraque hasta los 12 metros en promedio al costado del muelle.

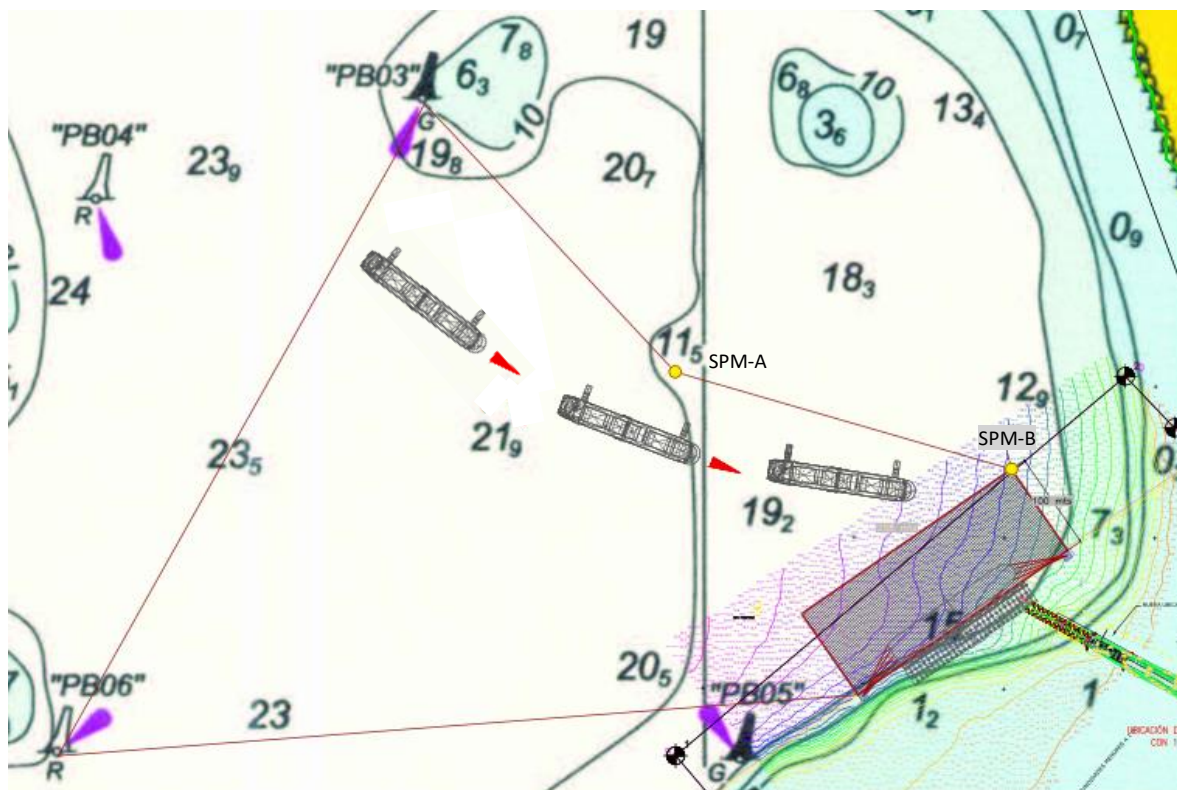


Ilustración 3. Dársena de Maniobras de la Sociedad Portuaria Mardique
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad Mardique

Se puede considerar que el muelle marítimo de Mardique está en una zona protegida y la dársena de maniobras para los buques es lo suficientemente amplia y se cuenta además con la asistencia de dos remolcadores apropiados en cuanto a maniobrabilidad y potencia.

Mardique supervisa y verifica periódicamente que las condiciones físicas de la dársena de maniobras descrita para su operación marítima, se conserve en condiciones que no representen un riesgo a las operaciones que allí se desarrollan. Mardique con el apoyo de la Estación de Guardacostas de Cartagena, ejerce la vigilancia del área y controla el acceso de las embarcaciones y personas a la misma, en aras de garantizar la seguridad y el normal desarrollo de las operaciones con buques.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	38 de 127

3.3. Área de aproximación y atraque

Muelle Marítimo

El área de aproximación y atraque frente al muelle marítimo tiene unas medidas de 258m x 100m, altura de la losa con respecto al nivel del mar de 3 metros y cuenta con una profundidad náutica disponible frente al muelle de 12 metros en promedio (ver Ilustración 3. Área de aproximación y atraque frente al muelle marítimo de Mardique).

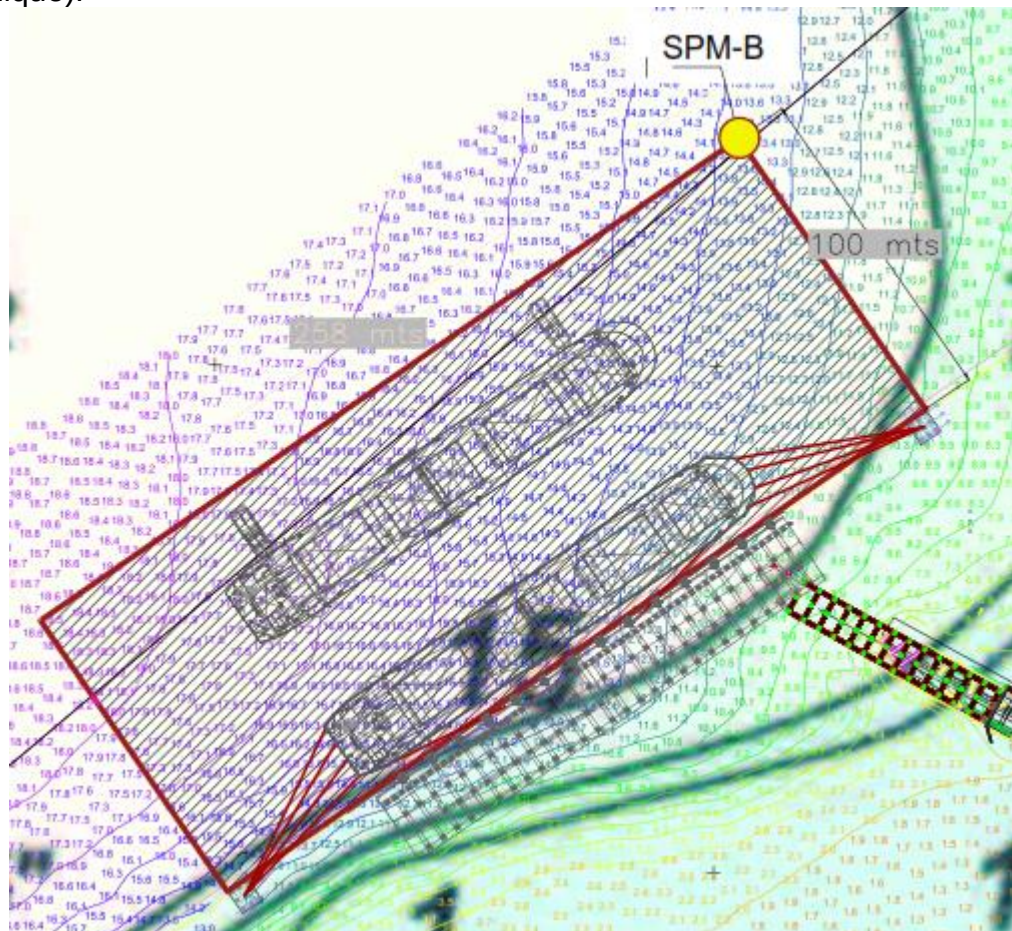


Ilustración 4. Área de aproximación y atraque frente al muelle marítimo de Mardique
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad Mardique

Tipo de fondo en el área de atraque es arenoso y arcilloso.

Muelle Fluvial

El área de atraque del muelle fluvial establecida se basó en el atraque del convoy más grande compuesto por 6 barcazas (2 líneas paralelas de 3 barcazas). El área de atraque es un rectángulo de 190 x 35 metros con una profundidad promedio de 3,8 metros.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	39 de 127

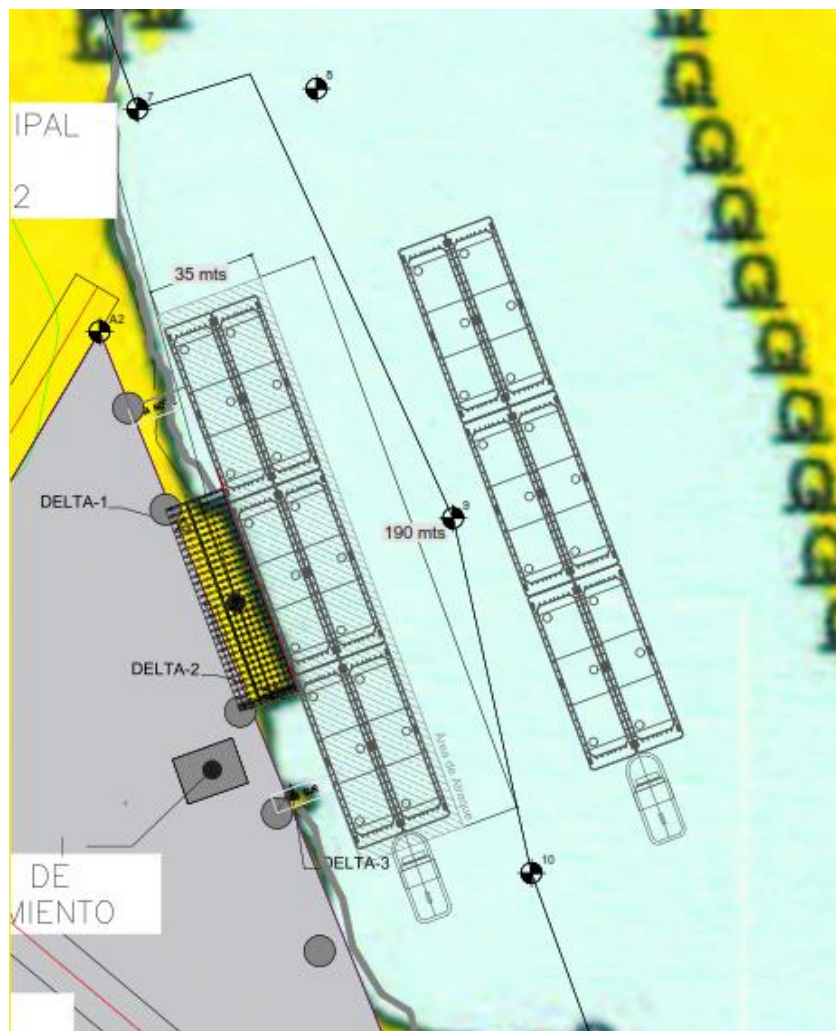


Ilustración 5. Área atraque frente al muelle fluvial de Mardique
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad Mardique

3.4. Muelles Marítimo y Fluvial

Muelle Marítimo

La infraestructura portuaria marítima consiste en una superficie total de 150 metros de largo (frente de atraque) y un ancho de 23 metros. El sistema estructural consiste en una plataforma de concreto reforzado sobre pilotes y tablestacado para la retención del suelo del patio. El diseño y la construcción del muelle están enfocados en atender buques con una capacidad de hasta 190.000 toneladas de desplazamiento, proyectando la facilidad portuaria a una futura expansión. Sin embargo, el barco más grande que será atendido en el inicio del proyecto es un barco de hasta 15.000DWT.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	40 de 127

Estas estructuras poseen las siguientes características:

- Apoyo mediante pilotes (acero y/o concreto) hincados al lecho.
- Placa o plataforma tope construida en concreto reforzado. La cara inferior se ubica al menos a un metro del nivel de aguas más altas. En la cara lateral del extremo orientado al canal de navegación se ubican las defensas.
- El acceso desde tierra es directo a la plataforma del muelle.
- El pie de los pilotes en correspondencia con el lecho, se dispone de capa estructural de refuerzo consistente en rocas que evitan el efecto de socavación debida a corriente por marea o por efecto de las hélices de los buques que amarren.

El muelle marítimo cuenta con 16 bitas de amarre de capacidad 150 toneladas.

VERTICE	ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
8	841.200,436	1`630.536,308	10° 17' 39,628"	75° 31' 34,327"
7	841.356,229	1`630.392,376	10° 17' 34,955"	75° 31' 32,144"
6	841.381,701	1`630.277,322	10° 17' 31,215"	75° 31' 31,29"
5	841.503,300	1`629.692,530	10° 17' 31,215"	75° 31' 31,29"
12	841.544,154	1`629.681,427	10° 17' 12,219"	75° 31' 24,252"
11	841.333,582	1`630.263,353	10° 17' 11,85"	75° 31' 25,865"
10	841.308,550	1`630.376,422	10° 17' 30,753"	75° 31' 32,869"
9	841.245,001	1`630.515,435	10° 17' 34,428"	75° 31' 33,708"

Tabla 2. Coordenadas geográficas de la instalación portuaria
Fuente: Mardique



Ilustración 6. Render estimado del muelle marítimo
Fuente: CIDIAM

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	41 de 127

La facilidad portuaria está conectada con las facilidades de tierra a través de una pasarela que permite el acceso peatonal y vehicular, la cual tiene una longitud aproximada de 72 metros y un ancho de 9,2 metros y con dos carriles para vehículos y un carril peatonal de 1,2 metros de ancho.

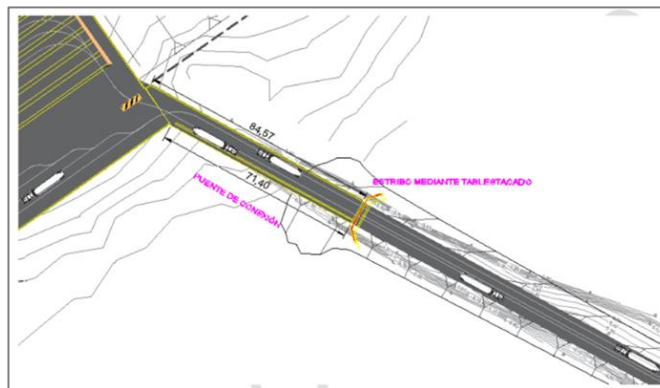


Ilustración 7. Pasarela de acceso vehicular y peatonal
Fuente: Mardique

El muelle cuenta con 14 defensas ubicadas a lo largo del costado de atraque de buques. Las defensas están diseñadas para absorber la presión que hace un barco del tipo panamax, cuando hace contacto lateral con una velocidad máxima aproximada de 0,20 nudos. Éstas tienen las siguientes características:

Tipo de defensa: Defensa cónica SPC
Tamaño: SPC 11150
Grado: G 3.0
Deflexión nomina (70%), dr: 805 mm
Energía nominal, Er: 969kNm +- 10%
Reacción nominal, Rr: 1610kN +- 10%

La altura con la que cuenta el muelle para el recibo de las diferentes motonaves y/o artefactos con respecto al nivel del mar es de 3 metros (MLLW).

Muelle Fluvial

El muelle fluvial, está ubicado al costado Este de la Sociedad Portuaria Mardique a la orilla del Canal del Dique, el cual cuenta con una línea de atraque de 140 metros para barcazas, consistente en una plataforma de 70 metros x 20 metros en concreto y 2 piñas de amarre una al norte y otra al sur de la plataforma en mención. La profundidad en el muelle y en su dársena de maniobra es de 3,8 metros.

El diseño y la construcción del muelle están enfocados en atender un convoy de hasta 6 barcazas, cuyo desplazamiento máximo será de 6 barcazas x 1200ton/barcaza = 7.200 ton.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	42 de 127

El muelle fluvial cuenta con 18 cornamusas para amarrar barcasas en la plataforma y 2 en cada duque de alba (norte y sur), ubicadas a una distancia de 4 metros entre ellas y con capacidad de 50 toneladas.

Las defensas del muelle fluvial son en compuesto de goma, de tipo arco y se encuentran ubicadas a una distancia entre ellas de 4 metros para un total de 18 defensas en la plataforma y 2 defensas con las mismas características y distancias entre ellas en los duques de alba sur y norte.



Ilustración 8. Foto Muelle Fluvial
Fuente: Mardique



Ilustración 9. Plano Muelle fluvial
Fuente: Mardique

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	43 de 127

El muelle fluvial tendrá la función de conectar las cargas que provienen del exterior a través del muelle marítimo con el Canal del Dique, y por ende con el interior del país, y así mismo conectará las cargas del interior del país con la bahía de Cartagena y el resto del mundo.

VERTICE	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
1	10° 17' 31,90"	75° 31' 33,44"
2	10° 17' 36,11"	75° 31' 35,00"
3	10° 17' 35,90"	75° 31' 35,59"
4	10° 17' 31,61"	75° 31' 33,97"

Tabla 3. Coordenadas área de atraque muelle fluvial
Fuente: Mardique

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 a los principales puertos marítimos del país.

La Sociedad Portuaria Mardique, previa autorización de la Dirección General Marítima podrá instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra de acuerdo a sus necesidades, si ello fuera necesario. Sin embargo, se considera que con el balizamiento existente en los canales de acceso por Bocachica y en el canal de acceso actual de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, la Sociedad Portuaria Mardique no requiere la instalación de balizamiento adicional, ya que se utilizarán las mismas boyas que hoy están instaladas como referencia para las maniobras de atraque, zarpe y tránsito.

Las cartas náuticas que son de apoyo para la navegación en la Bahía de Cartagena y que contienen el balizamiento que se utiliza para las maniobras con buques que son atendidos en Mardique, son las siguientes:

- Carta No. COL 261 Bahía de Cartagena.
- Carta No. COL 262 Bahía Interna de Cartagena.
- Carta No. COL 833 Canales de acceso a la Bahía de Cartagena.
- Carta No. COL 900 Rumbos recomendados Canales de la Bahía de Cartagena.

Para las facilidades portuarias fluviales se cuenta con boyas que señalan los límites operacionales para las maniobras con barcazas. En la siguiente ilustración se puede observar la ubicación de esa señalización.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	44 de 127

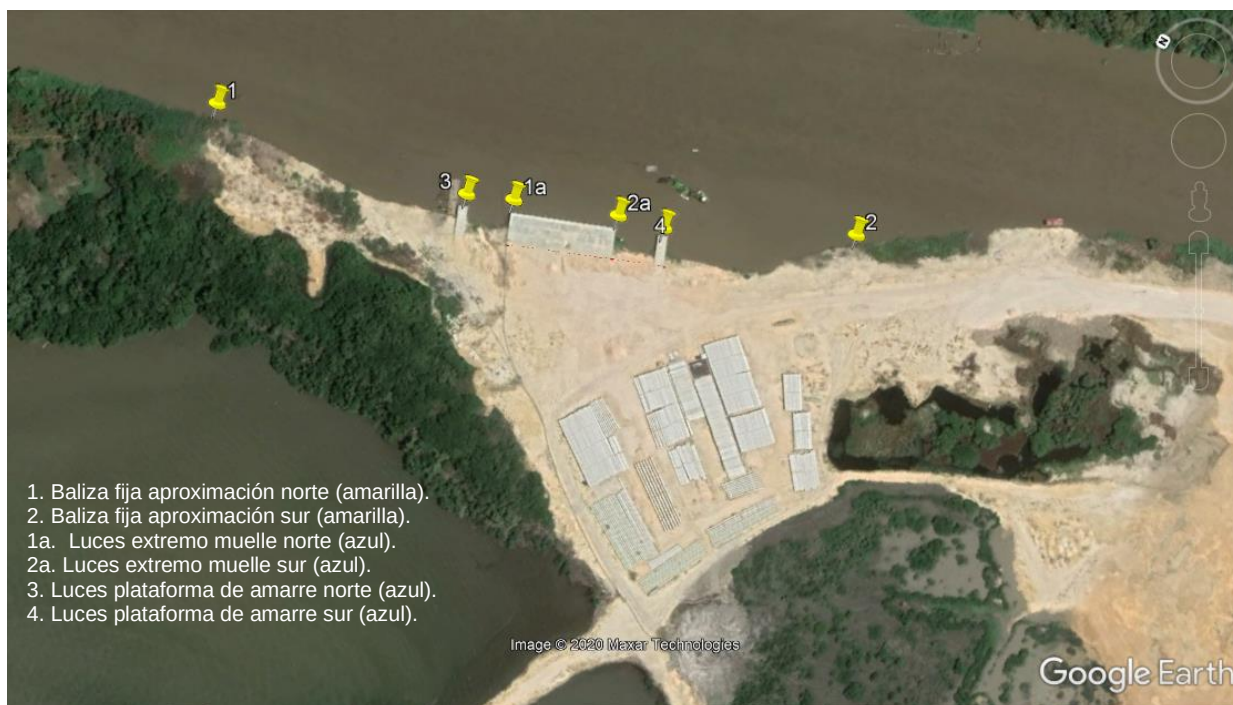


Ilustración 10. Señalización fluvial
Fuente: Mardique

Es responsabilidad de Cormagdalena la construcción, instalación y mantenimiento de los elementos de balizaje, señalización y/o de las demás ayudas a la navegación fluvial, ya sean ayudas físicas, como boyas, faros, luces para navegación nocturna, entre otras, o ayudas electrónicas, como sistemas de navegación asistida por satélite o GPS, u otras.

3.6. Peligros a la navegación

La Bahía de Cartagena está totalmente señalizada desde la Boya de Mar hasta la zona de maniobra frente a los muelles de la Sociedad Portuaria Mardique.

Los peligros a la navegación son los relativos a la presencia de bajos a lo largo de todo el canal de acceso, así como el bajo Santa Cruz, que separa el canal de acceso principal hacia la ciudad de Cartagena del canal del tráfico de la zona industrial, más conocido como el “canal de los petroleros”. Este bajo está señalizado con cuatro boyas con luces destellantes, una boya cardinal norte, una boya cardinal sur, una boya verde No. 21 y una roja No. 24. esta referencia es necesaria para los buques que maniobran en Mardique, que por una u otra razón proceden a la zona de fondeo ALFA, frente a Mamonal, antes o después de haber visitado Mardique.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	45 de 127

En el trayecto del acceso a las facilidades portuarias de Mardique, se encuentra los Bajos de Ciénaga Honda, los cuales están muy bien señalizados por el balizamiento de los canales de acceso a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía y Sociedad Portuaria El Cayao (ver ilustración 11).

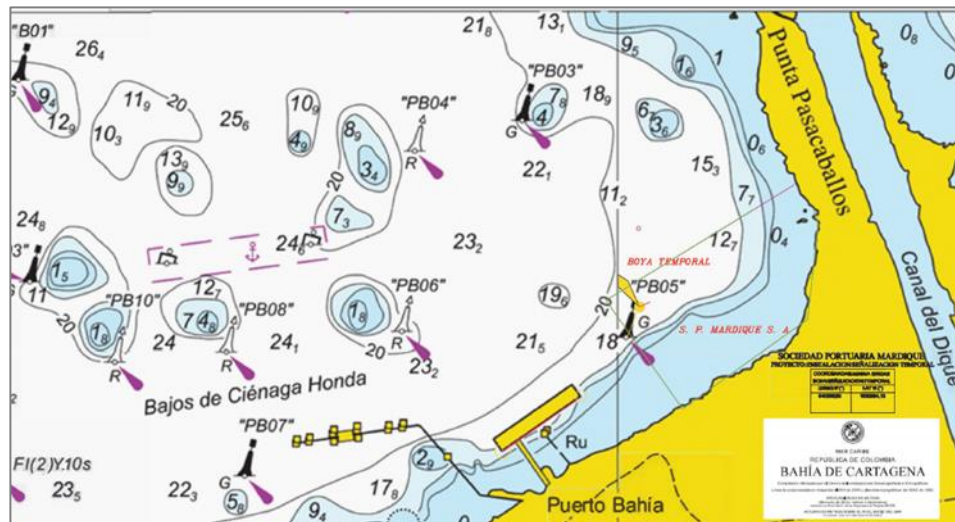


Ilustración 11. Balizamiento que identifica los bajos en la zona
Fuente: Recumar S.A.S.

Prevención para la Recalada de Buques

A la entrada del canal de Bocachica, aproximadamente a una milla de la costa, se encuentra la Boya de Mar, con señal nocturna blanca intermitente, en la posición Latitud 10°19'00" N, Longitud 75°35'15" W, donde el Buque deberá esperar el abordaje del Piloto Práctico, el cual será coordinado por la respectiva agencia marítima, y en coordinación con la Estación de Tráfico Marítimo de Bocachica. El servicio de Piloto Práctico es obligatorio.

En el Canal del Dique se encuentra un posible naufragio en las proximidades del lado opuesto de la instalación portuaria en las siguientes coordenadas. Debido a los astilleros que se encuentran en la zona, se pueden encontrar barcasas atracadas o encalladas. La instalación portuaria, dentro de su protocolo de comunicaciones, tiene establecido el contacto con la barcaza 2 horas antes del arribo para coordinar las operaciones de transferencia de carga y en donde se notifica sobre cualquier novedad en la navegabilidad.

Nombre	Latitud	Longitud
BARCAZA	10,2916167	-75,5242722
BARCAZA	10,29105	-75,52405

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	46 de 127

3.7. Remoción de Naufragios y Obstáculos

La Sociedad Portuaria Mardique y los operadores de la misma, informarán a Cormagdalena, a la Dirección General Marítima-DIMAR y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o Cardique, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso, muelles marítimo y fluvial, los mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación; conjuntamente con dichas entidades se coordinarán los correctivos del caso.

El armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen la obligación de informar de inmediato el hecho a Cormagdalena y a DIMAR, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro. 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 peligro y retirar el naufragio, Cormagdalena o DIMAR puede proceder a contratar la señalización, con cargo al armador, su agente o al Capitán del buque, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

El armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval, tienen la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto, en el momento del accidente. En caso de no hacerlo, la Autoridad Portuaria en coordinación con la Dirección General Marítima, deberá efectuar el retiro a costa de aquel, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

3.8. Áreas de fondeo de buques

El área de fondeo es la determinada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la Bahía de Cartagena y que se encuentran demarcadas las áreas autorizadas para fondear buques en las Cartas de Navegación relacionadas 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 asesorará al Capitán para el sitio de fondeo más adecuado, dependiendo de las condiciones oceanográficas, del tamaño y calado máximo del buque y del tiempo planeado para estar en condición de fondeo.

Todos los Buques fondeados en el área de fondeo, deben seguir las normas en cuanto a comunicaciones, cambio de fondeadero, botes salvavidas, embarcaciones al lado del buque, desechos y basuras, establecidas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	47 de 127

Las áreas de fondeo y áreas restringidas son establecidas por la Autoridad Marítima.

Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima y los canales navegables dentro del Puerto, sin aprobación previa de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

3.9. UKC¹ y calado operacional

El buque debe arribar a la instalación portuaria con el calado y asiento exigidos por Mardique y con su hélice y timón totalmente sumergidos, de tal manera que se garantice que el buque puede maniobrar de manera segura.

La Sociedad 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 calado de los buques que se atienden en el muelle marítimo es de 8,5 metros, considerando que se cuenta con una profundidad náutica disponible de 12 metros en promedio, se garantiza un UKC de 3,5 metros.

ESLORA (metros)	CALADO (metros)	PROFUNDIDADES (metros)		
		CANAL DE BOCACHICA	TRÁNSITO HASTA EL ÁREA DE APROXIMACIÓN	PROFUNDIDAD EN EL FRENTE DEL MUELLE
		21	25	12
		UKC DINAMICO DISPONIBLES (metros)		
150	8,5	12,5	16,5	3,5

Tabla 4. UKC Dinámico del buque durante navegación
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad Mardique

La profundidad a lo largo del Canal del Dique varía con promedios que van de los 3 a 8 metros, de acuerdo a lo mencionado en la tabla 1. El convoy de barcazas debe navegar por las secciones navegables disponibles que garantizan por lo menos un UKC de 0,2 metros.

La profundidad disponible al costado de muelle fluvial de Mardique es de 3,8 metros y las barcazas manejan un calado máximo de 3,6 metros, de manera que se cuenta con un UKC de 0,2 metros.

¹ UKC – Under Keel Clearence

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	48 de 127

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

De ser necesario, Mardique mantendrá la profundidad en su canal de acceso, áreas de maniobra y sitios de amarre y atraque en el muelle marítimo y en el muelle fluvial, con la debida autorización de la Autoridad Ambiental, Cormagdalena y DIMAR.

Se deben realizar batimetrías de control una vez al año en las áreas marítima y fluvial. La Sociedad Portuaria Mardique avisará a las autoridades marítimas y portuarias y a sus usuarios sobre las variaciones que se presenten por cambios en la profundidad, remitiendo las respectivas batimetrías, así como solicitará la autorización para efectuar cambios estructurales y de profundidad de su muelle, si así se requiere para una óptima y segura operación.

Los trabajos de mantenimiento de calados de la dársena de maniobra y el canal de acceso interno y frente al muelle marítimo, deberá ser coordinado con la Capitanía de Puerto y la Autoridad Ambiental y con Cormagdalena para el muelle fluvial.

3.11. Accesos vehiculares y peatonales

La instalación portuaria dispone de una portería y una vía de entrada y salida de 3 carriles, que luego se amplía a 6 carriles, para el ingreso de vehículos automotores, con parqueaderos (vehículos pesados y livianos internos y externos), vías internas para vehículos internos y áreas respectivas para efectuar inspecciones físicas, en donde se hace el respectivo registro e inspección de estos. Los automotores deberán cumplir los requisitos y procedimientos especificados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

La instalación portuaria cuenta con áreas demarcadas para el acceso y tránsito de personas bajo criterios de accesibilidad y seguridad. Igualmente, posee mecanismos que permiten el control y registro individual de los usuarios. Todo el personal que ingrese a las instalaciones debe cumplir los procedimientos especificados en el Plan de Protección de la Instalación portuaria.

3.12. Patios y bodegas

Patios para apilamiento de contenedores

La Sociedad Portuaria Mardique S.A., comprende áreas de patios destinadas para el almacenamiento de contenedores, bajo consideraciones de rendimiento óptimo del equipo de almacenamiento de acuerdo con estándares internacionales.

Además del manejo de carga en contenedores, el puerto permite atender el manejo de carga suelta (no contenerizada), gráneles líquidos y secos.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	49 de 127

Se cuentan con áreas especializadas para inspección aduanera y eventual inspección física de ser necesario.

Para el almacenamiento de contenedores y carga suelta se utiliza como patios un área de 7,1 hectáreas.

Patios para almacenamiento de carga general y graneles

Para el almacenamiento de gráneles sólidos se dispondrá de silos y/o bodegas.

La Sociedad Portuaria cuenta con una bodega de almacenamiento contigua al muelle fluvial, consta con 16 bases en concreto reforzado tipo pedestal y 6 arcos metálicos que conforman la estructura de cubierta, cuenta con unas dimensiones de 15 metros de largo x 20 metros de ancho y 10 metros de alto.

Para el almacenamiento de carga líquida a granel se utilizan tanques.

3.13. Instalaciones para el recibo de la carga

Muelle marítimo

Estructura portuaria de 150 metros de largo (frente de atraque) y un ancho de 23 metros. El acceso desde tierra (patio de tránsito vehicular) a la plataforma se realiza por medio de un viaducto (de 72 metros y 9.2 metros).

Muelle fluvial

Estructura de 140 metros para barcazas, consistente en una plataforma de 70 metros x 20 metros y 2 piñas de amarre.

La instalación portuaria contará con patios y bodegas para la recepción de carga y almacenamiento temporal mientras continúan su tránsito.

3.14. Equipos para operación portuaria

Graneles líquidos

El transporte de carga líquida a granel se realiza a través de tuberías y carrotanques, según sea el caso.

Carga contenerizada y carga general

- Grúa pórtico sobre rieles para el cargue/descargue del buque en muelle.
- Grúa móvil sobre ruedas para el cargue y descarga de buques en muelle.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	50 de 127

- Grúa móvil sobre ruedas para movilización de carga en patios.
- Grúa para el manejo de carga suelta a barcasas con brazo extensible.
- Reach Stacker. Elevador apilador; cargador apilador con brazo móvil extensible.
- Elevador frontal para movilización de carga.
- Camión de patio o camión articulado de carretera sin suspensión.

Todos los equipos para la operación portuaria como bitas, defensas, etc. están debidamente certificados por casas clasificadoras, entidades o profesionales idóneos y se realizará con una periodicidad de 3 años.

3.15. Instalaciones para recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes

La Sociedad Portuaria Mardique no cuenta con instalaciones para la recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes.

Estos servicios serán prestados por terceros con licencia de operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la autoridad competente y autorizados por la instalación portuaria para dicha actividad.

La solicitud de servicio de recepción de residuos de las naves/barcasas debe ser presentada a Mardique por el agente marítimo o el agente fluvial. Mardique tiene la potestad de no autorizar el servicio de recepción de residuos de naves/barcasas cuando el operador portuario no cumpla con los requisitos establecidos, la operación represente un riesgo por espacio en el área de maniobras o en la instalación portuaria y se obstaculice o afecte la operación marítima o fluvial.

No se autoriza el servicio de recepción de residuos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos), salvo que cuente con la autorización respectiva de la autoridad competente.

Todos los servicios de recepción de residuos de las naves/barcasas deben prestarse vía marítima o fluvial, por lo cual el operador designado por el agente marítimo o fluvial debe contar con los equipos adecuados como son barcasas y remolcadores.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	51 de 127

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

4.1. Horarios

4.1.1. Horario de atención al público

El horario de atención al público, así como el cargue y descargue de vehículos de carga vía terrestre se realizará todos los días del año, las 24 horas del día, de acuerdo con la demanda de los servicios.

4.1.2. Horario de atención en los muelles

Las operaciones de cargue y descargue de buques barcazas se realizan todos los días del año, las 24 horas del día, 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 Operadores Portuarios avalados y habilitados por la autoridad competente e inscritos ante la Sociedad Portuaria Mardique, quienes deberán cumplir los requisitos establecidos por la ley.

Todos los usuarios de la Sociedad Portuaria están obligados a cumplir los reglamentos y normas expedidos por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y Cormagdalena, 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 del terminal debe realizar el anuncio del servicio solicitado ya sea marítimo, fluvial o terrestre por los medios físicos, electrónicos u online que la Sociedad Portuaria coloque a disposición de los usuarios.

Para el anuncio de motonaves y/o barcazas 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	52 de 127

e. Capacidad por tipo de nave:

- Contenedores: TEUS.
- Carga General: Peso Muerto.
- Graneles Sólidos: Peso Muerto.
- Graneles Líquidos: Barriles.

f. Calado, eslora y manga.

g. ETA -Tiempo Estimado de arribo y mantenerlo actualizado.

h. ETD – Tiempo Estimado de salida.

i. Carga Peligrosa abordó según IMDG – Código Internacional de Mercancías Peligrosas.

j. Cantidad y tonelaje de carga a cargar y/o descargar.

k. El número de pasajeros y/o tripulantes a embarcar o desembarcar.

l. Información de los servicios a prestar a la nave tales como:

- Tiempo estimado de atención.
- Operador Portuario.
- Personal y equipos a utilizar.
- Empresa de piloto y amarradores.
- Suministro de combustible.
- Empresa de suministro de provisiones.
- Descargue de residuos oleosos y basuras.
- Agua potable.
- Reparaciones.
- Asistencia técnica.
- Inspecciones.
- Información adicional de manejo de cargas sobredimensionadas, sobre pesadas y delicadas.

Las naves deben ser anunciadas a la Sociedad Portuaria teniendo en cuenta los siguientes tiempos:

a. Mínimo siete días (7) de antelación el Tiempo Estimado de Arribo – ETA.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	53 de 127

- b. Con cuarenta y ocho (48) horas antes del arribo listados de cargas, servicios solicitados.
- c. Con veinticuatro (24) horas antes del arribo instrucciones de cargue/descargue y planos para la operación.

4.4. Protocolo de verificación de información y documentos

Para la prestación de servicios, Mardique efectúa el análisis de la información presentada por todos los usuarios, cumpliendo con todos los protocolos de seguridad que hacen parte de la legislación vigente, convenios con organismos nacionales e internacionales sobre comercio internacional.

La información suministrada por los usuarios debe estar amparada bajo los términos de la Ley 1581 de 2012 que prohíbe la transferencia de datos personales de cualquier tipo a países que no proporcionen niveles adecuados de protección de datos. Esta prohibición no regirá cuando se trate de información respecto de la cual el Titular haya otorgado su autorización expresa e inequívoca para la transferencia.

Mardique 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. 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

a) Operación Marítima:

De acuerdo con las características del terminal no se requiere dragar espacios adicionales para contar con dársenas de maniobra, dado que hay espacio natural suficiente. No se requiere la construcción de dársenas de maniobra privadas.

De la misma manera, no se requiere la instalación de balizamiento para tránsito dado que se cuenta con las de la Bahía de Cartagena. No se requiere la construcción de canales privados de acceso.

Para las maniobras de aproximación se utiliza el canal natural público el cual es administrado por autoridad marítima.

b) Operación Fluvial:

Para la operación fluvial se ha acondicionado un área de atraque de 190 x 35 metros, sobre la margen izquierda del canal del Dique a 1,5 km de la desembocadura en la bahía de Cartagena; en esta área se realiza el atraque de los

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	54 de 127

convoyes de barcazas, para las operaciones de cargue/descargue, a través de una plataforma de concreto de 70 x 20 metros, la cual se encuentra construida sobre pilotes y adyacente a la dársena.

El acceso al área de maniobras fluvial se efectúa mediante aproximación aguas arriba o aguas abajo desde el canal del Dique, para el efecto se instalarán dos (2) balizas de señalización y prevención diurna y nocturna; las balizas son postes metálicos de 6,0 metros de altura con referencia al nivel de agua, acondicionadas con linternas de color ámbar o naranja, autocontenidas, con alcance de 4 millas.

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

Para el control de operaciones, Mardique cuenta con supervisores permanentes con el objeto de garantizar la seguridad, eficiencia y productividad de las operaciones. Igualmente, los operadores portuarios que prestan servicios en la instalación portuaria deberán tener un supervisor o un representante en todo momento capaz de tomar decisiones frente aspectos de seguridad y productividad. La responsabilidad de cumplimiento del plan operativo recae en todas las partes y estas deberán informar a la mayor brevedad cualquier novedad y tomar correctivos correspondientes.

Por requerimiento de las autoridades portuarias, la autoridad marítima o el Concesionario, el Capitán de la motonave está en la obligación de cumplir las instrucciones relacionadas con el movimiento de su nave en el puerto, lo anterior para efectos de atraque, amarre, corrida, fondeo y zarpe de la misma, ya sea por seguridad, por orden público o por necesidades operacionales en la instalación portuaria.

Las autoridades portuarias, marítima y el Concesionario tienen la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a las naves, con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con su operación, los reglamentos de operaciones y las normas expedidas por la misma autoridad. Mardique facilitará a estas autoridades dichas inspecciones:

La gerencia administrativa, de operaciones, coordinación de mantenimiento y la jefatura de protección de la instalación portuaria mantienen actualizada la información relacionada con las actividades portuarias con el fin de ser presentada oportunamente ante requerimientos o inspecciones tanto formales como informales. Las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de Cormagdalena o la Superintendencia de Transporte o por personas contratadas por la misma.

La gerencia administrativa, de operaciones, de mantenimiento y la jefatura de seguridad física del terminal programan planes de inspección periódica en cada una de sus áreas, con el fin de verificar el estado operativo de cada uno de los

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	55 de 127

componentes bajo su responsabilidad y tomar las medidas correctivas posteriores, de lo anterior se elaborarán los respectivos registros.

Los servicios de control relacionados a la protección de la instalación portuarias se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

El control de la vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto incluye:

- Vigilancia 24 horas.
- CCTV: circuito cerrado de televisión con 19 cámaras, así como la posibilidad de grabación digital en DVR para un respaldo en las operaciones de más de 60 días
- Sistema de control de acceso.
- Barreras perimetrales en la instalación portuaria delimitado por obstáculos naturales y un obstáculo artificial; la primera es una malla perimetral que tiene una longitud de 1,58 Km que separa a la Sociedad Portuaria Mardique con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, la segunda es una delimitación natural, la cual es el canal del dique, la cual no tiene ninguna barrera perimetral y tiene una longitud de 2,96 Km y la tercera delimitación es con la bahía de Cartagena la cual tiene una longitud de 2,26 km.
- Centro de control operara de la forma de C4I2 (Comando Control Comunicaciones, Coordinaciones, Inteligencia e Información) que suministra a las direcciones y áreas que así lo requieran y dentro del nivel de confidencialidad necesario para el manejo de la operación; igualmente se tienen instalados sensores de movimiento de sensores de humo los cuales darán la parte de seguridad integral a las operaciones.
- Sociedad Portuaria Mardique S.A. cuenta con un esquema de seguridad para el control de las áreas perimetrales marítima y fluviales, esta actividad es desarrollada por la unidad de control marítimo

Otras medidas se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo con el Código PBIP.

4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

La Sociedad Portuaria Mardique S.A. cuenta con un sistema de iluminación en el área del muelle, las vías de acceso y las instalaciones del área adyacente, que le permiten ejecutar operaciones nocturnas y garantizar la seguridad del personal y de los equipos durante el desarrollo de las operaciones en el terminal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	56 de 127

La distribución y ubicación de luminarias se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal

Las instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos, basuras y productos contaminantes se encuentran registradas en los Planes de Manejo Ambiental del terminal.

El terminal dispone en el área del muelle y en el área adyacente estaciones de recolección de residuos sólidos ordinarios, las cuales permiten la clasificación en la fuente; estos residuos son retirados periódicamente por el consorcio de aseo establecido por la autoridad ambiental.

Los operadores portuarios que prestan servicios a las naves en el terminal son responsables por la limpieza y aseo de las áreas donde han realizado sus actividades de apoyo.

La instalación portuaria mantiene en todo momento la limpieza de las zonas de operación y vela por el cuidado del entorno.

4.6. Servicios a la nave

Condiciones del buque durante la operación en el muelle marítimo

Los servicios a las naves prestados en la instalación portuaria comprenden el atraque, operaciones de cargue y descargue, aprovisionamiento, amarre, desamarre, zarpe y demás actividades y suministros necesarios para la atención de los barcos.

Las máquinas principales y la maquinaria auxiliar del buque deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia.

No podrán llevarse a cabo reparaciones de las máquinas principales mientras el buque se encuentre 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. Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo momento en el puente del buque y en coordinación con el terminal, quien a su vez coordinará con el control de las instalaciones en tierra.

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 de tal forma que permitan una operación segura.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	57 de 127

Toda nave extranjera que arribe a la instalación portuaria debe estar representada por un agente marítimo inscrito ante la Sociedad Portuaria Mardique y debidamente autorizado por DIMAR.

Condiciones del Buque durante la Operación en el muelle fluvial

Los servicios a las barcasas prestados en la instalación portuaria comprenden el atraque, operaciones de cargue y descargue, amarre, desamarre, zarpe y demás actividades para la atención de las barcasas.

A bordo de la barcaza deberá haber personal disponible para todas las operaciones de cargue y descargue y para atender cualquier situación de emergencia. Un Supervisor deberá estar de guardia y disponible en todo momento y en coordinación con el terminal.

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño

El buque de diseño para las facilidades portuarias marítimas tiene las siguientes características aproximadas:

Para las facilidades portuarias marítimas:

El diseño actual del muelle, podrá recibir buques con las siguientes características aproximadas:

1	Eslora (metros)	150
2	Manga (metros)	23
3	Calado (metros)	8,5
4	DWT (tons)	15000

Tabla 5. Características aproximadas del buque LOA:150m a atender en el muelle marítimo
Fuente: Mardique

Para las facilidades portuarias fluviales:

Barcaza fluvial (medidas aproximadas):

1	Eslora (metros)	60
2	Manga (metros)	16
3	Calado máximo (metros)	3
4	Desplazamiento (tons)	1200

Tabla 6. Características aproximadas de las barcasas a atender en el muelle fluvial
Fuente: Mardique

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	58 de 127

4.6.2. Servicio de practicaje

Obligatoriedad

El practicaje dentro del área de las facilidades portuarias marítimas de la Sociedad Portuaria Mardique es obligatorio para todas las maniobras (Ley 658-2001 Ley de Pilotos Prácticos).

El servicio de practicaje es prestado por Pilotos Prácticos colombianos con licencia vigente, autorizados por la Dirección General Marítima - DIMAR.

Es responsabilidad del agente marítimo coordinar el servicio del Piloto y la presencia oportuna fijada para el inicio de las maniobras.

Los Capitanes de los Buque deberán proporcionar a los Pilotos Prácticos facilidades para abordar y ejercer sus labores, de acuerdo con las regulaciones existentes. Así mismo el Capitán deberá proveer al Piloto Práctico, cabina y alimentación con categoría de Oficial.

Un Piloto Práctico con licencia vigente para el Puerto de Cartagena, designado por la agencia marítima, abordará o desembarcará el Buque en el área indicada por la Autoridad Marítima, en la boya de mar, en las zonas de fondeo o en los muelles autorizados.

El Piloto Práctico asesora al Capitán del buque durante las maniobras de arribo, navegación en los canales de acceso, fondeo y zarpe durante su permanencia en el Puerto de Cartagena, entendiéndose que la responsabilidad del Buque la conserva en todo momento su Capitán.

La empresa que preste el servicio de pilotaje debe atender los lineamientos operativos establecidos por la Sociedad Portuaria Mardique, en relación con maniobras de atraque, desatraque, y en general aquellas realizadas en zonas de maniobra concesionadas a Mardique.

Al abordar y desembarcar del buque, el Piloto Práctico deberá acatar todas las instrucciones de seguridad, utilizará los elementos de protección personal y chaleco salvavidas.

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 terminales de la instalación portuaria de Mardique. Este servicio será contratado con operadores portuarios

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	59 de 127

registrados ante Mardique, que cumplan el lleno de los requisitos con las autoridades portuaria y marítima.

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, podrán realizar maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario.

De acuerdo con lo establecido en la Resolución DIMAR 0685 de agosto de 2018, MARDIQUE, utilizará un remolcador de mínimo 35 BP para los buques graneleros y de mínimo 36 PB para buques de contenedores, cuando estos cuentan con propulsor de proa. Si no se cuenta con este equipo, se utilizarán 2 remolcadores con las mismas características mínimas.

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

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.

Asistencia y Ayuda en Casos de Emergencias

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

Requisitos para Prestar Servicio

Los remolcadores que prestan servicios en la Sociedad Portuaria Mardique, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizadas por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo de no contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

4.6.4. Amarre y desamarre de buques y barcas

Las operaciones de amarre y desamarre de los buques son coordinadas por el Piloto Práctico con el Supervisor de Operaciones del muelle, para determinar primero la

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	60 de 127

posición en la que debe quedar el buque cuando atraca y luego la secuencia de cabos de amarre, la cantidad y la posición en el muelle. La disposición de los cabos de amarre se ha revisado con antelación por el Piloto Practico con el Capitán del buque, quien debe estar de acuerdo.

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 Supervisor de Operaciones y el Piloto Practico.

El amarre de un buque está sujeto a que el Supervisor de Operaciones de Mardique informe al Piloto Practico que las facilidades portuarias están listas para recibir el buque.

Siempre se utilizarán los cabos de amarre del buque.

Para el amarre de las barcazas, la coordinación del amarre se hace entre el Supervisor de Operaciones de Mardique y el Capitán del remolcador fluvial que maniobra la(s) barcaza(s), quienes definen la secuencia, posición y cantidad de líneas de amarre.

El amarre de una barcaza está sujeta a que el Supervisor de Operaciones de Mardique informe al Capitán del remolcador fluvial que las facilidades portuarias están listas para recibir la(s) barcaza(s).

El servicio de amarre en los muelles de la instalación portuaria lo prestan operadores portuarios debidamente registrados y aprobados por la Sociedad Portuaria.

4.6.5. Muellaje

El servicio de prestación de muellaje consiste en facilitar el espacio del muelle marítimo y fluvial para la permanencia de la nave y aplican las tarifas que Mardique defina de acuerdo al peso, dimensiones o tiempo de permanencia de la nave (ver anexo 2).

4.6.6. Apertura de escotilla

De acuerdo con las características de la operación del terminal, durante las actividades de cargue y descargue de productos líquidos a granel no se requiere abrir las escotillas de los tanques, tanto en la actividad marítima como en la actividad fluvial. Cuando se trate de carga suelta o gráneles solidos se tendrá en consideración los reportes meteorológicos para la apertura de escotillas de acuerdo con los criterios del capitán de la nave.

Para la apertura de escotillas se debe cumplir con todas las normas de salud y seguridad en el trabajo y deben estar debidamente señaladas e iluminadas.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	61 de 127

Tendrán un seguro para evitar que se cierren o abran accidentalmente y la apertura será supervisada por el personal de la motonave.

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

De acuerdo con las características del terminal, para la operación marítima de descargue de gráneles sólidos, se podrían utilizar las grúas del buque o las grúas del terminal y para la transferencia de carga en el muelle fluvial se utilizan los equipos que para tal fin tiene la sociedad portuaria en el muelle.

Se debe tener especial cuidado cuando se utilicen las grúas del barco para la manipulación de carga general, de proyectos y contenedores. Los criterios para uso de las grúas y aparejos es el siguiente:

- a. Inspeccionar visualmente el equipo de izaje y conexiones verificando que no haya defectos que impidan su operación normal y segura.
- b. Conocer el SWL (carga segura de trabajo) de los equipos a utilizar. Nunca exceder la capacidad de carga segura de las grúas y equipos.
- c. Ángulos de trabajo de las eslingas. Entre mayor sea el ángulo que forma con la horizontal menor es el esfuerzo de la eslinga, y a menor ángulo formado con la horizontal, mayor es el esfuerzo de la eslinga.
- d. Los aparejos después de utilizados deben ser inspeccionados visualmente para verificar que no han sufrido daños para proceder a su almacenaje.

Para rechazar una eslinga o aparejo se deben utilizar los criterios para tal fin tienen las industrias, las mejores prácticas de operación y las que las casas de clasificación existentes aplican para certificar un equipo.

4.6.8. Reparaciones menores

El terminal no presta el servicio de reparaciones menores, pero da las facilidades para que los operadores especializados puedan acceder a las naves/barcasas a través de los muelles, previas coordinaciones de la agencia marítima/fluvial que representa a la nave/barcaza, con el Oficial de Protección del terminal y la previa autorización de la Autoridad Marítima.

La agencia marítima/fluvial debe informar por escrito a Mardique 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/barcaza; de ser así, Mardique se reserva el derecho de autorizar los trabajos.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	62 de 127

Las reparaciones deben hacerse con Operadores Portuarios autorizados, debidamente registrados ante Mardique y deben cumplir todas las normas de seguridad industrial.

4.6.9. Aprovisionamiento y usaría

Esta actividad debe ser informada por la agencia marítima/fluviál a Mardique, se debe especificar fecha, nave/barcaza y actividad a realizar y nominar a un Operador Portuario autorizado para desempeñar esta actividad.

El Operador debe estar inscrito ante Mardique y debe cumplir con todos los procedimientos de control de acceso, protección y seguridad y salud en el trabajo.

4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre

Todo buque que venga a cargar o descargar al terminal de Mardique debe cumplir con las siguientes regulaciones en el manejo de aguas de lastre:

- 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 autoridad marítima durante su visita a la nave o del control 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 reanudará 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	63 de 127

- 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 Mardique S.A.

4.6.11. Suministro de combustible

Esta actividad no es realizada por el terminal. Sin embargo, Mardique podrá permitir que este servicio se preste en sus instalaciones por medio de operadores portuarios registrados y autorizados para tal fin.

Estas operaciones están controladas por la Capitanía de Puertos de Cartagena.

Los tipos de combustibles que se suministran las embarcaciones en el terminal son las autorizados por la autoridad marítima en presencia del inspector de la Capitanía de Puerto asignado para cada operación.

La solicitud del servicio de suministro de combustible debe ser presentada a Mardique por el agente marítimo o agente fluvial (representante de la nave/barcaza).

Mardique no autoriza el servicio cuando el operador portuario, nominado por el agente, no haya cumplido con todos los requisitos establecido en el este Reglamento, en casos en que por razones de espacio el área de maniobras marítimas o fluviales no esté disponibles, o porque la prestación del servicio constituya un alto riesgo u obstaculice o afecte la programación.

El operador portuario debe garantizar y mantener una comunicación eficiente y permanente entre la nave/barcaza y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre Mardique y el operador portuario solo serán válida para coordinación y finalización del cierre documental.

El operador portuario debe realizar una evaluación de riesgo, abarcando todos los riesgos y todos los controles respectivos, para garantizar el completo control de operación.

El servicio de suministro de combustible debe ser asistido por un inspector designado por la Capitanía de Puerto, quien deberá permanecer abordo durante todo el tiempo que dure la operación.

El operador portuario debe realizar una medición al comienzo y al final de las operaciones para determinar la cantidad de combustible entregado o recibido según corresponda, esta medición deberá hacerse en presencia de Mardique.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	64 de 127

El operador portuario deberá reportar a Mardique mediante formato escrito la cantidad de combustible entregado de la nave una vez finalice el servicio. El reporte debe estar firmado por operador portuario y el Capitán de la nave.

Durante la operación de suministro de combustible a la nave, el operador portuario debe cumplir lo siguiente:

- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro.
- Todo el personal asignado debe contar con los elementos de protección personal adecuado para esta actividad.
- Toda herramienta requerida para conexión y desconexión de los equipos debe ser neumática para evitar fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente con el personal autorizado.
- Está prohibido fumar a bordo del equipo que presta el servicio.
- Desconectar correctamente todos los equipos al finalizar la operación y realizar una inspección final evitando derrames de producto.
- El operador portuario debe garantizar que sus equipos son “explosion-proof”.
- Todas las operaciones de trasiego deben cumplir las normas e instrucciones de protección y preservación del medio ambiente.
- Cumplir con las directrices técnicas para el manejo de transferencia de carga internacional Safety Guide for Oil Tanker and Terminals (ISGOTT).
- Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser de conocimiento de todo el personal involucrado en la operación.

4.6.12. Servicios de lancha

Mardique no presta el servicio de lanchas; las agencias marítimas coordinan este servicio para el traslado del Piloto Práctico a la boya de mar y su regreso después de terminadas las maniobras de atraque y zarpe y para el transporte de su tripulación.

4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

Los buques deberán arribar a Mardique con los niveles de sentinas aprobados por MARPOL 73/78.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	65 de 127

Mardique no cuenta con infraestructura para prestar este servicio; sin embargo, da las facilidades de acceso para que los operadores portuarios que prestan dicho servicio, previa coordinación del Armador y/o agente marítimo de la nave.

Las operaciones de recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves están controladas por la Capitanía de Puertos de Cartagena como actividades marítimas.

Los servicios de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves deben ser prestados por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por Mardique para dicha actividad.

Al igual que para la recepción de desechos sólidos ordinarios se deben aplicar las consideraciones siguientes:

- Mardique, autoriza al operador portuario y/o agencia marítima para el manejo de los residuos/desechos líquidos, según los siguientes anexos del Convenio MARPOL:
 - Anexo I del Convenio MARPOL: hidrocarburos, desechos oleosos, mezclas oleosas, aguas de sentina oleosas, lavazas, fangos, aguas oleosas del lavado de tanques, residuos de carga oleosos y agua de lastre que contiene mezclas oleosas;
 - Anexo II del Convenio MARPOL: agua del lavado de tanques y residuos de carga que contienen sustancias nocivas líquidas, según se definen en el Anexo II;
 - Anexo IV del Convenio MARPOL: aguas sucias

Los anteriores son resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.

- Durante la recepción y evacuación de los desechos líquidos generados en las motonaves, los operadores portuarios y/o agencias marítimas deben hacer las coordinaciones pertinentes con Mardique y dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834, entre las que se tienen:
 - Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL.
 - Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque.
 - Comunicación y notificación previa.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	66 de 127

- Mardique verifica y garantiza que el operador portuario utilice el “Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos” para el manejo y recepción de los residuos/desechos generados abordo, igualmente, que la solicitud del servicio de recepción presentado por el agente marítimo en nombre del Armador esté acorde al “Formato Normalizado de Notificación Previa” para la entrega de desechos en el terminal; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.
- El operador portuario y/o agencia marítima debe solicitar la asignación de un Inspector de Contaminación por parte de la Capitanía de Puerto, quien permanece abordo de la nave durante toda la actividad.

4.6.14. Recepción de desechos sólidos

El Terminal no presta este servicio, pero en caso de requerirlo, un operador portuario, autorizado por DIMAR y por la Instalación Portuaria, lo puede realizar.

Está totalmente prohibido arrojar desechos, aguas negras, basuras o cualquier desperdicio en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos. Todas las basuras deberán recogerse abordo y guardarse en condiciones higiénicas y se les deberá dar el manejo establecido por el Convenio MARPOL 73/78. Se advierte a los capitanes de los buques que la autoridad marítima tiene la facultad de imponer multas en caso de incumplimiento de lo anterior.

De conformidad con las regulaciones constitucionales y ambientales del país, en ningún caso se recibirán residuos nucleares y desechos tóxicos y/o biológicos en cualquier modalidad, según lo establecido en el Convenio de Basilea.

Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas a la bahía. El Capitán o propietario de la nave debe responder por los costos de limpieza en que incurra por este motivo.

4.6.15. Servicio de vigilancia

El terminal no presta este servicio; en caso de que la nave lo requiera, Mardique dará las facilidades de acceso para las compañías de vigilancia que lo prestan, previa coordinación del Capitán del buque y/o agencia marítima, bajo la autorización del Oficial de Protección y conforme a los procedimientos de control de acceso del plan de Protección de la instalación portuaria.

Mardique cuenta con esquema de vigilancia en sus instalaciones que hace parte integral del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	67 de 127

4.6.16. Servicios públicos

4.6.16.1. Suministro de agua potable

Mardique no presta este servicio, pero da las facilidades de acceso para que los operadores portuarios certificados y debidamente registrados, lo prestan, lo cual debe ser por vía marítima o vía terrestre.

La agencia marítima o el agente fluvial debe solicitar autorización al Oficial de Protección del terminal, previo suministro de la información de los equipos y del personal asignados para tal fin. Sin embargo, no está permitido el cargue de agua potable a las naves mientras se estén cargando o descargando productos inflamables.

Las condiciones de seguridad náutica se aplican cuando el aprovisionamiento se realiza mediante barcazas y para el efecto se debe tener en consideración:

- El Capitán del remolcador o convoy supervisa y coordina la aproximación y abarloadamiento de la barcaza de suministro de agua.
- La tripulación del remolcador apoya las maniobras de amarre y desamarre de la barcaza de aprovisionamiento.
- El operador portuario que hace el suministro da la orden del inicio de trasiego de agua.
- Los volúmenes de agua entregados se registran por escrito y se entregan al capitán de la nave y/o remolcador.
- Durante la operación de trasiego se debe mantener un anillo salvavidas disponible en la barcaza que hace el aprovisionamiento.

4.6.16.2. Electricidad

La instalación portuaria no presta este servicio.

4.6.17. Fumigaciones

El terminal realiza fumigaciones periódicas en las instalaciones propias, incluyendo las áreas de los muelles, lo anterior se efectúa con empresas especializadas.

Mardique se reserva el derecho, por razones de seguridad, de permitir o no la fumigación dentro de las embarcaciones que estén en sus muelles marítimo o fluvial. De autorizarlas, estas fumigaciones deben hacerse con operadores portuarios autorizados y debidamente registrados ante Mardique y deberán cumplir con:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	68 de 127

- Procedimiento para la dinámica de fumigación.
- Protocolo de seguridad al fumigar protocolo de seguridad.
- Elaboración de informe, registros y control de acceso al área fumigada.

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos

La instalación portuaria cuenta con equipos propios para la manipulación y control de las cargas manejadas dentro del terminal. De requerirse equipo y aparejos adicionales estos serán proporcionados por un operador portuario.

La instalación portuaria no presta este servicio, pero en caso de requerirse para la motonave, la agencia marítima del buque debe contratarlos con un operador portuario, previa autorización del Oficial de Protección de la instalación portuaria.

Los aparejos que se alquilen deberán tener vigente el certificado de inspección de calidad, expedido por una casa clasificadora o su equivalente.

4.7. Servicios a los pasajeros

4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros

No aplica para Mardique.

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

No es posible el cargue y/o descargue de equipajes ni de vehículos porque las características de la instalación portuaria corresponden a un terminal especializado en el manejo de cargas en general; no se manejan pasajeros por lo tanto no hay manejo de equipajes.

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

4.8. Servicios a la carga

Las operaciones en una instalación portuaria tratan de la transferencia de las cargas desde la nave hasta el lugar de reposo o almacenaje de la carga y desde el almacenaje hasta la nave. Igualmente, de todos los servicios a la carga que se generan al interior del terminal como son: consolidación, desconsolidación, inspecciones, repesaje, almacenaje, recibo y entrega terrestre de carga.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	69 de 127

Todo usuario que requiera la prestación de servicios a la carga debe solicitarla al terminal en los tiempos establecidos por éste y se proceder 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 debe ser ejecutada por operadores portuarios y para la actividad a la cual han sido autorizados por las autoridades competentes, como lo establece la Ley Primera de 1991.

Los operadores portuarios ajustan sus procedimientos de manipulación de cargas a las normas de seguridad integral de Mardique.

El operador portuario que realice manipulación de cargas responde ante Mardique, el cliente y las autoridades por la integridad de las personas, la operación y el cuidado de los bienes.

4.8.2. Cargue/Descargue/Transbordo

El terminal para autorizar el cargue, descargue y transbordo de mercancías debe contar con la documentación que respalda y soporta las cargas. Estos documentos soporte deben ser presentados por el agente, cliente o por la persona o empresa representante del cliente.

El agente, junto con el operador portuario, realiza la respectiva programación de operaciones antes del arribo de la nave teniendo en cuenta las ventanas de tiempo establecidas.

El operador portuario debe contar con los suficientes equipos especializados para cada tipo de carga para que la manipulación sea eficiente y segura.

Mardique, para efectuar el manejo y almacenamiento de productos que, por su naturaleza, presente deficiencia en el empaque o embalaje o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o residuos que puedan causar daño a las personas, al medio ambiente y a las instalaciones del terminal, contactará al cliente y le informará de la novedad para ser corregida y los costos asociados serán a cuenta del cliente.

Mardique ordena la verificación de pesos o volúmenes de productos, cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo y se factura al cliente este servicio a las tarifas establecidas en el presente reglamento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	70 de 127

El terminal exige, para todos aquellos cargamentos que ingresen a las instalaciones, que tengan visiblemente escritas, en forma clara y legible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.

4.8.3. Estiba/Desestiba

El agente marítimo/fluviál o representante del cliente que solicite el servicio de estiba/desestiba de un buque y/o barcaza al terminal, se le nominará un operador portuario quien será el responsable de realizar la actividad, siguiendo las normas de seguridad establecidas en el presente reglamento.

El Capitán y la tripulación del buque y/o barcaza son responsables por mantener la estabilidad y seguridad de la embarcación; cualquier novedad que ponga en riesgo la seguridad de la embarcación debe ser informada por el Capitán y se deberá proceder a realizar los ajustes necesarios al plan de operación establecido previamente.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

Si se requiere tomar muestras durante la clasificación de las mercancías que hayan sido programadas a solicitud del cliente o su representante, éstas deben ser autorizadas por el dueño de la carga o, si es a solicitud de una autoridad nacional, se debe presentar el documento del ente estatal que solicita la muestra.

Para el caso de graneles líquidos o sólidos, las muestras son tomadas por la empresa designada para tal fin por el dueño de la carga, el naviero o el terminal.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

El terminal asigna las áreas autorizadas para el reconocimiento o inspección de mercancías y establece los horarios para realizar esta actividad.

Los procedimientos de reconocimiento o inspección de las cargas son coordinados con las autoridades nacionales encargadas de la exportación y nacionalización de mercancías.

4.8.6. Trimado/Trincado/Tarja

El trimado es competencia únicamente del buque o barcaza. En el caso de los buques, el Capitán cuenta con los sistemas de bombas de abordó para lastre con el cual puede lograr cambiar o modificar los calados de la embarcación. El trimado cambia durante las operaciones de cargue y descargue; cualquier condición de asiento que impida continuar con el normal desarrollo de las operaciones debe ser comunicado a Mardique y la condición debe ser corregida por el Capitán.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	71 de 127

Durante la operación de cargue o descargue de barcazas se tiene especial cuidado con el trimado y las escoras que se puedan presentar.

El trincado de las cargas embarcadas (contenedores, carga suelta, carga de proyectos) es responsabilidad del operador portuario nominado para realizar las operaciones de la embarcación, usando el material de trinca que se encuentra a bordo del buque o barcaza como son: barras, tensores, twist locks, pencas, guayas, cadenas, grilletes etc. Cualquier material adicional o especializado como soldaduras son responsabilidad del armador, Capitán o agente marítimo o fluvial.

El Capitán debe recibir a satisfacción la trinca de la carga al finalizar las operaciones de la embarcación.

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

4.8.7. Manejo y reubicación

Mardique 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 y fluviales serán autorizadas por Mardique y se aplicará cobro a las tarifas establecidas por el terminal.

4.8.8. Servicio a los contenedores.

Mardique presta los siguientes servicios a los contenedores secos:

- a. Cargue y descargue de buques y camiones. Incluye carga OOG (carga sobredimensionada).
- 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	72 de 127

- h. Movilización para inspección intrusiva y no intrusiva.
- i. Forrado interior de contenedores en papel o plástico.
- j. Interchange.

Para los contenedores refrigerados:

- a. Todo contenedor que posea temperatura, si ingresa vía marítima, debe ser anunciado a Mardique por el agente marítimo, si ingresa por río, debe ser anunciado por el agente fluvial y, si ingresa vía terrestre, la temperatura debe ser anunciada en el documento de autorización de ingreso.
- 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 el terminal 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. El terminal no presta el servicio de calibración de temperatura o “set point” del contenedor. Esto es responsabilidad de la línea marítima o del consignatario.
- d. El tiempo de suministro de energía se factura desde que se conecta hasta su desconexión.
- e. El terminal no está obligado a realizar la lectura de temperatura del contenedor al ingreso a la instalación y durante su permanencia en el área de refrigerados, a menos a que exista una contratación al respecto.

4.8.9. Embalaje y reembalaje

Mardique presta los siguientes servicios:

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	73 de 127

4.8.10. Pesaje/Cubicaje

Mardique presta los siguientes servicios:

- Peso VGM (Peso Bruto Verificado) para contenedores.
- Repeso de contenedores y carga suelta.
- Repeso de cargas a granel sólidas.
- Cubicaje/peso de cargas a granel líquidas.

4.8.11. Marcación y rotulación

El terminal 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

En la instalación portuaria se presta almacenaje para los siguientes tipos de carga:

- Almacenaje bajo techo y descubierto de carga suelta.
- Almacenaje de vehículos y carga rodante.
- Almacenaje de carga peligrosa.
- Almacenaje de contenedores.
- Almacenaje de graneles líquidos y sólidos.

4.8.13. Porteo de la carga

Mardique, al ser un terminal multipropósito, cuenta con diferentes medios para trasladar las cargas desde el muelle marítimo o fluvial al sitio de reposo o almacenaje y de éste a los muelles. Las cargas a portear son:

- Carga suelta y de proyectos.
- Contenedores.
- Vehículos.

Los graneles sólidos son conducidos al lugar de almacenaje a través de porteo y por bandas transportadoras y los graneles líquidos a través de tuberías (para expansión portuaria e industrial futura).

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	74 de 127

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías

Mardique, para consolidación y desconsolidación de cargas cuenta con un área asignada para el llenado/vaciado de contenedores.

4.8.15. Cadena de frío

La instalación portuaria cuenta con los medios para garantizar la cadena de frío de las cargas perecederas cuando se trata de llenado, vaciado y/o trasvaceado de contenedores refrigerados.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	75 de 127

CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras

Este protocolo se complementa con el Estudio de Maniobrabilidad de la Sociedad Portuaria Mardique, que desarrolla en detalle las condiciones de las maniobras de buques en el muelle marítimo y de barcasas en el muelle fluvial.

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

La maniobra de ingreso del buque a las instalaciones marítimas de Mardique se inicia con el abordaje del Piloto Práctico. Cuando él buque arriba al Área de Embarque (Pilot Boarding Area), punto localizado aproximadamente a una milla al sur-oeste de la Boya de Mar. Una vez el Piloto Práctico se encuentra a bordo del buque, como primera medida de seguridad, prevención y coordinación, este se contacta vía radio VHF canal 11 con la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Cartagena (ECTM – San José), para informar que ya está en el puente de gobierno del buque y que se encuentra en condiciones de asumir la maniobra del mismo, por lo que solicita autorización para ingresar por el Canal de Bocachica.

El Piloto Práctico iniciará la navegación en tramo recto comprendido por el canal de acceso por Bocachica, entre la boya roja No. 2 y la boya verde No. 11, con un rumbo aproximado de 086°, recorrerá una extensión aproximada de 1,43 millas náuticas para su ingreso a la Bahía de Cartagena. La velocidad no debe ser mayor a los 10 nudos en este primer trayecto.

Pasada la boya No. 11 se cambia al rumbo hacia estribor, a un rumbo aproximado de 100° hasta pasar por estribor la boya de bifurcación para el acceso al canal de la Sociedad Portuaria El Cayao, posición en donde se hará el encuentro con los dos (2) remolcadores, estos se asegurarán por el costado de babor del buque, en proa y popa, ya que el buque atracará con su costado de estribor al muelle. Sin embargo, si la Sociedad Portuaria así lo determina, el buque podría ser atracado por su costado de babor, para lo cual los remolcadores se asegurarán por el costado de estribor.

De allí toma rumbo 135° aproximadamente para ingresar al canal de acceso de Puerto Bahía, recorriendo una longitud de 1,7 millas náuticas hasta llegar a las facilidades portuarias marítimas de Mardique.

En la maniobra de aproximación por el canal de acceso de Puerto Bahía, se deberá navegar a baja velocidad, no más de 5 nudos, con remolcadores asegurados al buque. Cuando se entra la dársena de maniobra de Puerto Bahía, se vira el buque hacia el rumbo aproximado de 120° y con una velocidad no mayor a los 3 nudos se hace la aproximación final al muelle, reduciendo gradualmente la velocidad en la medida que se hace el acercamiento al muelle.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	76 de 127

Una vez ubicado el buque frente al muelle se procede con la aproximación final y atraque, procurando una velocidad lateral de atraque no mayor a los 0,2 nudos.

Las barcasas que son maniobradas por remolcadores fluviales de manera independiente o convoy (dos o más barcasas amarradas entre sí), se aproximan al muelle fluvial lo más paralelo posible al mismo y con una velocidad no mayor a los 3 nudos, teniendo en cuenta la dirección de la corriente y el viento.

La maniobra de aproximación la coordina el Capitán del remolcador fluvial con el supervisor de operaciones del muelle.

5.1.2. Maniobra de atraque

Una vez ubicado el buque frente al muelle marítimo se procede con la aproximación final y atraque, procurando una velocidad lateral de atraque no mayor a los 0,2 nudos.

El Piloto Práctico se apoyará en los dos remolcadores, la máquina principal del buque y el timón 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.

La maniobra de atraque de las barcasas al muelle fluvial se hace de manera muy lenta, con velocidad no mayor a los 0,2 nudos y con un desplazamiento lateral lo más paralelo posible al muelle.

5.1.3. Maniobra de amarre

Una vez que el buque está apoyado en las defensas del muelle marítimo, 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 y el Supervisor de Operaciones de Mardique.

Una vez que la(s) barcaza(s) están apoyadas a las defensas del muelle fluvial, la tripulación del remolcador que asiste la operación envía a los amarradores del muelle las líneas de amarre, en la secuencia, cantidad y posición que han sido definidas con anterioridad entre el Capitán del remolcador fluvial y el Supervisor de Operaciones de Mardique.

El servicio de amarre en los muelles de la instalación portuaria lo prestan operadores portuarios debidamente registrados y aprobados por la Sociedad Portuaria.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	77 de 127

Las embarcaciones atracadas a los muelles mantendrán en todo momento la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA).

5.1.4. Maniobra de zarpe

En el muelle marítimo, el Piloto Práctico se apoyará en los dos remolcadores, la máquina principal del buque 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.

En el muelle fluvial, el Capitán del remolcador fluvial coordinará con el Supervisor de operaciones del muelle, la secuencia de liberación de cabos para hacer la maniobra de zarpe.

5.1.5. Maniobra de reviro

La maniobra de reviro se hará cuando se requiera que el buque cambie de dirección, es decir, cuando se ha tomado la decisión de atracarlo por el costado de babor en el momento de la maniobra de aproximación.

El reviro también se puede presentar al zarpar, cuando el buque esta atracado por el costado de estribor y al zarpar el buque debe hacer un reviro para orientar su proa hacia el canal de salida.

El área de maniobra de reviro es frente al muelle de la Sociedad Portuaria de Mardique o en la dársena de maniobra de la Sociedad Portuaria de Puerto Bahía. Donde se hace el reviro, es una decisión del Piloto Práctico y el Capitán del buque, dependiendo de varias condiciones como son el viento predominante en el momento de la maniobra, la visibilidad, eslora del buque o condiciones especiales de la maniobra.

5.1.6. Maniobra de fondeo

La maniobra de fondeo se realiza con la asistencia de Piloto Práctico.

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 del terminal, o esté procediendo desde el terminal y requiera fondear por cualquier motivo, deberá ingresar al área de fondeo que le asigne la Estación de Tráfico Marítimo San José, de la Capitanía de Puerto de Cartagena, con una velocidad inferior a los tres nudos, buscando un espacio de fondeo que le permita borrar libremente respecto de otros buques que pudieran estar allí fondeados, boyas y bajos en la zona, con una

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	78 de 127

distancia de por lo menos cuatro (4) cables alrededor del buque teniendo en cuenta el borneo del mismo por acción del viento y corrientes, al tiempo que utiliza el número de grilletes de cadena que el Capitán considere de acuerdo con el área donde le ha sido indicado fondear, teniendo en cuenta que debería largar la cadena en una longitud de por lo menos tres (3) o cuatro (4) veces la profundidad del sitio y sí las condiciones del viento son fuertes y se espera un fondeo por largo tiempo, se puede considerar largar la cadena por lo menos cinco (5) o seis (6) veces la profundidad del sitio.

Una vez se ha definido el punto donde se va a fondear y se debe soltar el ancla, se podrá elegir entre soltar completamente por gravedad el ancla hasta llegar al número de grilletes previamente definido de acuerdo con la profundidad del lugar, o bajar poco a poco la cadena con ayuda del winche.

En el primer caso, soltada por gravedad, normalmente se para completamente el buque y se desarrolla una pequeña viada hacia atrás, alrededor de 0,4 nudos, para entonces soltar el freno del ancla y permitir su libre caída hasta soltar el número de grilletes que se ha definido previamente.

En el segundo caso, bajada por winche, se requiere detener el buque y, con velocidad cero, bajar los primeros dos grilletes, para luego tensionar un poco con una pequeña viada atrás, de alrededor de 0,3 nudos, y al instante que la cadena presente algo de tensión, continuar con su salida hasta soltar el número de grilletes que se ha definido previamente.

En el evento que las condiciones de viento sean muy fuertes (mayor de 30 nudos), podría ser recomendable utilizar más grilletes de cadena para el fondeo.

No se considera una operación normal el fondeo en el área de maniobra frente al terminal. Sin embargo, en caso de presentarse cualquier emergencia o condición extrema de viento o mar que lo amerite, esta área podrá servir para fondear el buque de manera provisional. Si esto llegare a ocurrir, el Piloto Práctico deberá reportarlo a la Estación de Tráfico Marítimo y a la Sociedad Portuaria Mardique justificando la razón del fondeo de emergencia.

Cuando el remolcador fluvial necesita fondera, por la razón que sea, el Capitán del remolcador decide la mejor ubicación para ello sin interferir con el tráfico del Canal del Dique.

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 Mardique, para establecer cantidad de personal (amarradores) y equipos de comunicación y apoyo,

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	79 de 127

en función de las características y tipo de nave. Mardique tiene establecidos esquemas de amarre sugeridos para los muelles marítimo y fluvial. Sin embargo, el área de Operaciones de Mardique notifica al armador las condiciones de amarre para que el Capitán defina el esquema de amarre y secuencia de los mismos, con el fin de garantizar que el buque quede asegurado al muelle durante la operación.

Mardique garantiza la seguridad del amarre y desamarre de las embarcaciones, solicitando, validando y aprobando los procedimientos establecidos por los operadores portuarios para este fin y supervisa y hace seguimiento durante las operaciones de amarre/desamarre.

Durante la permanencia del buque y convoy de barcasas amarrados a los respectivos muelles, se debe mantener las siguientes condiciones operativas:

- Las máquinas principales y la maquinaria auxiliar (en el caso de los buques) deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia.
- No podrán llevarse a cabo reparaciones de las máquinas principales mientras el buque/barcaza se encuentre en la instalación portuaria.
- A bordo del buque/barcaza deberá haber personal disponible para todas las operaciones de cargue, descargue, lastre y deslastre y para cualquier situación de emergencia.
- Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo momento en el puente del buque y en coordinación con el terminal, quien a su vez coordinará con el control de las instalaciones en tierra.
- 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.

El servicio de amarre en los muelles de la instalación portuaria lo prestan operadores portuarios debidamente registrados y aprobados por la Sociedad Portuaria. 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.

Mardique establece que el personal dispuesto para estas operaciones debe tener formación de “gente de mar” y portar todos los elementos de seguridad necesarios, entre los cuales se tienen:

- Chaleco salvavidas.
- Zapatos de seguridad y suela antideslizante.
- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	80 de 127

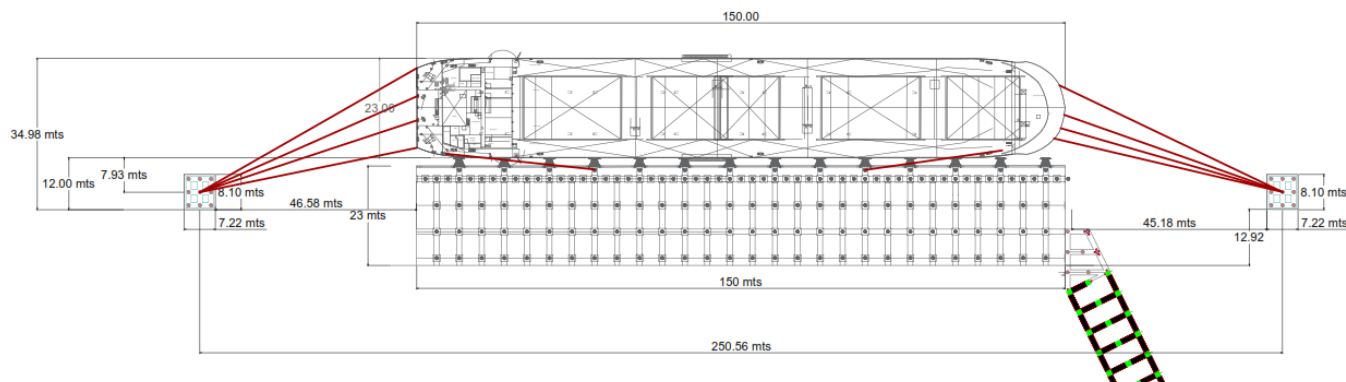
- Uniforme de colores vivos y reflectivos.
- Linterna para uso en operación nocturna.
- Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.
- Cinturón de fuerza.

Esquema de amarre muelle marítimo

➤ **Primeras líneas de amarre, los spring de proa y popa.**

Una vez que el buque está apoyado en las defensas del muelle, se pasa las primeras líneas de amarre a tierra que serán los spring de proa y spring de popa, los cuales serán enviados a tierra utilizando un “heaving line” para que los amarradores halen hacia ellos los cabos de amarre, hasta llevar las gasas de los springs hasta las bitas de amarre del muelle. A partir de este momento el buque podrá tensionar los cabos spring una vez que los amarradores del muelle informen que las gasas están listas para que los cabos sean tensionados.

Los cabos spring se asegurarán a los puntos identificados en el siguiente diagrama como bitas de amarre para 2 spring de proa y bitas de amarre en el muelle para 2 spring de popa.



LÍNEAS DE AMARRE BUQUE LOA: 150M		
PUNTO DE AMARRE	CANTIDAD DE LÍNEAS DE AMARRE	FUNCIÓN
Duque de alba este (Proa)	4	Largos de proa
Muelle bita este	2	Spring de proa
Muelle bita oeste	2	Spring de popa
Duque de alba oeste (Popa)	4	Largos de popa

Ilustración 12. Esquema de amarre de buque de Mardique LOA: 150m
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad de Mardique

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	81 de 127

➤ **Segundas y últimas líneas de amarre, los largos de proa y popa.**

Asegurados los cabos springs de proa y popa, la tripulación del buque procede a enviar hacia el muelle los “heaving lines” para los cabos largos de proa y popa, para que los amarradores procedan a asegurar las gasas en las bitas del muelle. Se asegurarán cuatro largos en una bita, tanto en proa como en popa.

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 pender 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.

En el muelle marítimo, el Capitán del buque es el responsable que las líneas de amarre de su buque al muelle permanezcan siempre tensionadas, por lo que deben mantener supervisión permanente.

El Supervisor de Operaciones del muelle mantendrá 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.

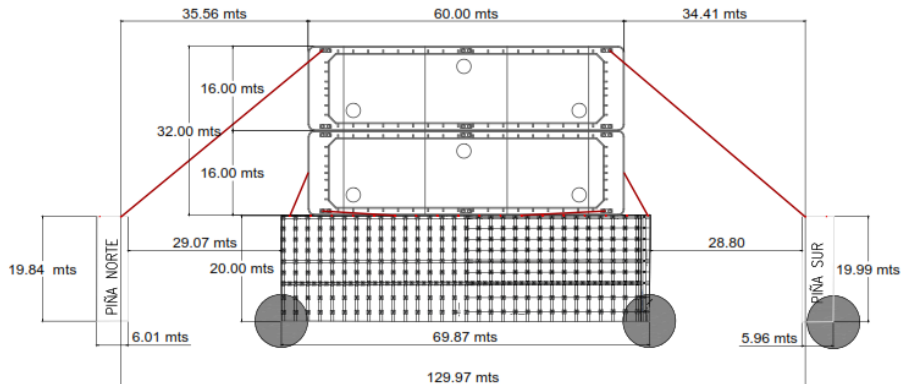
Mardique recomienda que los buques utilicen amarras de 80mm y 101 Toneladas de MBL cada una.

Esquema de amarre muelle fluvial

En el muelle fluvial, el Capitán del remolcador fluvial es el responsable de que las líneas de amarre de las barcasas al muelle y entre ellas misma, permanezcan siempre tensionadas, por lo que deben mantener supervisión permanente.

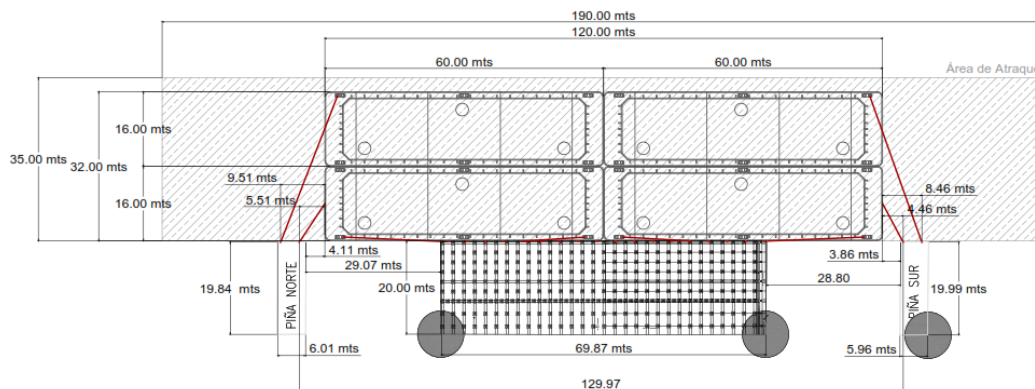
Una vez que la(s) barcaza(s) están apoyadas a las defensas del muelle fluvial, la tripulación del remolcador que asiste la operación envía a los amarradores del muelle las líneas de amarre, en la secuencia, cantidad y posición que han sido definidas con anterioridad entre el Capitán del remolcador fluvial y el Supervisor de Operaciones de Mardique, de acuerdo con los siguientes esquemas.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	82 de 127



LÍNEAS DE AMARRE BARCAZAS			
PUNTO DE AMARRE	CANTIDAD DE LÍNEAS DE AMARRE BARCAZA EXTERNA	CANTIDAD DE LÍNEAS DE AMARRE BARCAZA INTERNA	FUNCIÓN
Cornamusa en piña de amarre norte	2	-	Largos
Cornamusa muelle	-	2	Largos
Cornamusa muelle	-	2	Spring
Cornamusa muelle	-	2	Spring
Cornamusa muelle	-	2	Largos
Cornamusa en piña de amarre sur	2	-	Largos

Ilustración 13. Esquema de amarre de un convoy de 2 barcasas
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad de Mardique



LÍNEAS DE AMARRE BARCAZAS			
PUNTO DE AMARRE	CANTIDAD DE LÍNEAS DE AMARRE BARCAZA EXTERNA	CANTIDAD DE LÍNEAS DE AMARRE BARCAZA INTERNA	FUNCIÓN
Cornamusa en piña de amarre norte	2	-	Largos
Cornamusa en piña de amarre norte	-	2	Largos
Cornamusa muelle	-	2	Spring
Cornamusa muelle	-	2	Spring
Cornamusa muelle	-	2	Spring
Cornamusa muelle	-	2	Spring
Cornamusa en piña de amarre sur	-	2	Largos
Cornamusa en piña de amarre sur	2	-	Largos

Ilustración 14. Esquema de amarre de un convoy de 4 barcasas
Fuente: Estudio de Maniobrabilidad de Mardique

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	84 de 127

- Implementar medidas preventivas que conlleven a reducir impactos.
- Informar a la Estación de Tráfico Marítimo que el buque zarpara del muelle hacia zona de fondeo por situación de emergencia, solicitar servicio de Piloto Practico y de remolcadores en situación de emergencia, lo que garantiza una respuesta más rápida y prioritaria. Informar a la agencia marítima del buque.

Para el muelle fluvial, en el caso de zarpe de emergencia se procede con los siguientes pasos:

- Notificar la emergencia al Supervisor de Operaciones de Mardique y al Capitán del remolcador fluvial.
- Activar las correspondientes alarmas y el plan de respuesta a emergencias, tanto en el terminal, como del remolcador fluvial.
- Tratar de controlar la fuente de la emergencia, si ello es posible.
- Suspensión inmediata de la transferencia de carga.
- Implementar medidas preventivas que conlleven a reducir impactos.

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

La Estación de Tráfico Marítimo de San José de la Capitanía de Puerto de Cartagena, tiene el control del tránsito en el canal de navegación.

La estación de tráfico marítimo le da instrucciones al Piloto Práctico acerca de las condiciones de tráfico marítimo y establece las prioridades de ingreso y salidas a la bahía de Cartagena.

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

En caso de eventuales casos de incendio, mal tiempo, terrorismo, asonadas, etc, Mardique activará el plan de contingencia y podrá solicitar el zarpe de emergencia de las naves/barcazas atracadas en sus muelles. Todas las embarcaciones atracadas en sus muelles deberán estar en condiciones para zarpar de emergencia, garantizar la permanencia de la tripulación mínima de emergencia.

Seguir el protocolo de zarpe de emergencia.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	85 de 127

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

Todas las tapas de las bodegas de las naves que recalán en la instalación de Mardique 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 pontones, la apertura y cierre la debe realizar el operador portuario designado para llevar a cabo las operaciones de cargue y descargue de la nave.

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

Mardique, para las embarcaciones de servicio regular o llegadas fijas, establece con las líneas marítimas las ventanas de muelle o "Berth Windows"; donde se programa el tiempo de permanencia de la embarcación, movimientos promedio y la productividad requerida. Todos los operadores portuarios deben adaptar sus procedimientos para alcanzar estos rendimientos.

Para los buques que no sean de servicio regular, los buques de graneles líquidos y sólidos, el rendimiento será el que se establezca contractualmente y todas las partes se obligan a cumplirlo.

Para establecer un rendimiento adecuado de la operación el operador portuario debe recibir con anterioridad al arribo de la embarcación:

- a. Características de la embarcación.
- b. Condiciones de estabilidad.
- c. Tipo de carga (graneles líquidos y sólidos, carga peligrosa, sobredimensionada, sobre pesada, refrigerada etc.).
- d. Planos de descargue y cargue. Distribución de la carga dentro del buque.
- e. Recursos necesarios para la operación.

Pérdida del derecho a muelle

Una embarcación pierde el derecho de atraque en los siguientes casos:

- Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte, en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas (cuarentena).

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	86 de 127

- Por orden de las autoridades competentes cuando éstas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- En el caso de las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- Por razones de seguridad o de orden público.
- Por falta de garantías de buen funcionamiento de los equipos y aparejos especializados propios de la nave para las operaciones de carga o descarga.
- Por incumplimiento del itinerario anunciado.
- Por falta del programa de operaciones de la nave.
- 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 Mardique como mercancías de cargue o descargue directo y evacuación inmediata; la Sociedad Portuaria para permitir que esas cargas ingresen o salgan del terminal, debe haber cumplido los trámites aduaneros pertinentes y estar a paz y salvo por todo concepto con el terminal.

El representante de la carga debe coordinar con la Sociedad Portuaria el momento en el que la carga puede ingresar o ser retirada del terminal.

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), identificando y articulando las actividades que debe realizar cada uno de los actores que interviene en las operaciones de exportación vía marítima, en los lugares habilitados de los diferentes nodos de transferencia, lo que permite ser más competitivos a los exportadores colombianos, al ahorrar tiempo y dinero en el proceso de despacho por parte de la DIAN, el Invima, el ICA y Antinarcóticos.

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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	87 de 127

Durante la inspección simultanea deben estar acompañando a los entes gubernamentales el dueño de la carga o su representante, un representante del terminal 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 el terminal.

Aquellas cargas que por sus medidas y peso que estén consideradas por Mardique 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 trunca de la misma.

Todos los servicios de inspección intrusiva son facturados a las tarifas establecidas por Mardique.

Inspección no-intrusiva

El terminal no cuenta con equipos de rayos X.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

Durante las actividades de transferencia de carga, cuando se presenten condiciones climáticas adversas (fuerte brisa, polvo, lluvia etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones, el puerto 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 de la nave para preservar la carga en buenas condiciones.

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

Mardique no atiende buques de pasajeros.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	88 de 127

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

El terminal cuenta con áreas de almacenamiento descubierto para aquellas cargas que, por su condición y marcas de manejo, no se afectan por la lluvia o el sol.

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

Este tipo de operación no se encuentra autorizado en el Contrato de Concesión Portuaria, por lo tanto, no se realiza en la instalación portuaria.

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

Mardique 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, Superintendencia de Transporte, Ministerio de Justicia y del Derecho - Subdirección de Control y Fiscalización de Sustancias Químicas y Estupefacientes, Capitanía de Puertos o cualquier otra autoridad competente.

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

- a. El cliente o dueño de la carga debe estar registrado ante Mardique y quien lo represente, mediante mandato emitido por el dueño de la carga.
- b. Estar a paz y salvo por todo concepto con Mardique.
- c. Las cargas son entregadas al cliente o a quien lo represente en las mismas condiciones que el terminal los recibió al momento de descargar de la nave.
- 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.
- 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	89 de 127

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Antes de iniciar operaciones de descargue de las naves o durante la ejecución de las mismas 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.

En el caso de graneles tanto líquidos como sólidos, si durante la inspección y análisis de la carga se encuentra evidencia de contaminación de la misma, no se autorizará el descargue del producto hasta que la línea marítima, agente marítimo, cliente y terminal 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, al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), 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, si ésta se encontrara ya en lugar de almacenaje.

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 del terminal por el cliente cumpliendo todos los requerimientos aduaneros pertinentes y sin 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 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.

La Sociedad Portuaria debe entregar la carga, en el mismo estado en que fue recibida. Mardique 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 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 importador de la carga objetable es el responsable de ordenar por escrito a Mardique y a la compañía inspectora el descargue y entrega de los productos en las condiciones de calidad en que se encuentren.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	90 de 127

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 puede hacer disposición final cumpliendo los protocolos de residuos peligrosos y no peligrosos 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

Toda carga con categoría tránsito internacional, traslado a otras terminales portuarias, zonas francas y depósitos aduaneros están reguladas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

La carga en tránsito debe ser anunciada por el agente, representante o naviero usando los mismos procedimientos de arribo de carga. Asimismo, se debe declarar ante las autoridades aduaneras la condición de tránsito de la carga.

Una vez arribada la carga al terminal, la Sociedad Portuaria confirma el arribo junto con las novedades, en caso de que apliquen.

Los términos de permanencia de la carga en tránsito son los dispuestos por la autoridad aduanera.

Los representantes de la carga o navieros son responsables de los cargos de descargue, almacenamiento, cargue y uso de instalaciones. Asimismo, se debe anunciar el cargue nuevamente en los términos referidos por la autoridad aduanera.

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

En el caso de caída de objetos desde la nave/barcaza que, por sus dimensiones generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o del área de maniobras para las operaciones portuarias/fluviales, se procede a ordenar una inspección y rescate con equipos apropiados, previo trámite ante la autoridad marítima, con el fin de dejar el área en condiciones de seguridad para las operaciones portuarias.

Los costos de inspección, rescate y disposición final de los objetos que hayan caído desde el buque son asumidos y pagados por el Capitán/armador del buque, su agencia marítima representante en el Puerto o el operador portuario encargado de las actividades de cargue y descargue.

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 que se

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	91 de 127

originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro está a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del incidente.

Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma de manera inmediata las medidas pertinentes, la Sociedad Portuaria debe efectuar el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales

Para evitar la presencia de animales, periódicamente se revisan los encerramientos físicos perimetrales de la instalación portuaria para tomar medidas correctivas sobre los sectores que presenten espacios por donde puedan ingresar animales al terminal.

El personal que presta servicio de vigilancia en las áreas de control de acceso y perimetrales estarán atentos a no permitir la entrada animales.

La instalación portuaria se encarga de capturar y retirar los animales domésticos que se encuentren al interior del terminal y de acuerdo con su clasificación, entregarlo a la autoridad correspondiente.

Se debe dar cumplimiento al programa de fumigación y control de plagas para evitar la proliferación de vectores contaminantes.

Todo el personal de operadores portuarios, agencia marítima y demás usuarios o contratistas del terminal velan por no 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, debe cumplir con lo siguiente:

- a. Los equipos deben contar con certificación vigente de casa clasificadora, certificación tecno mecánica o su equivalente.
- b. Los equipos deben estar registrados ante la Sociedad Portuaria.
- c. Los operadores de los equipos deben tener certificación de un ente autorizado que los avalen que tienen las competencias para operar dicho equipo.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	92 de 127

instalaciones, no podrán operar. Al igual que todo equipo cuyo certificado expedido por una casa clasificadora se encuentre vencido.

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).

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 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 las personas en el terminal portuario está regulado por el nivel de protección en el que se encuentre la instalación portuaria según el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), las normas de este Reglamento, procedimientos y demás instrucciones que al respecto imparta Mardique.
- b. El personal que ingrese a las instalaciones portuarias es responsable de su propia seguridad y se compromete a adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes. Igualmente, debe acatar las instrucciones que la Sociedad Portuaria imparta sobre esta materia.
- c. Mardique realiza actividades de salud ocupacional, entre las cuales se incluye el control de consumo de alcohol, drogas o sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personas. Con la presentación de la solicitud de ingreso, los usuarios autorizan a Mardique a realizar estas pruebas de salud ocupacional; la renuencia a practicarse estas pruebas es causal para que la Sociedad Portuaria niegue el ingreso de la persona y ordene su retiro de la instalación.
- d. Toda persona que ingrese a la instalación portuaria debe estar registrada previamente ante la Sociedad Portuaria. Las empresas deben registrar a sus trabajadores y/o subcontratistas siguiendo las instrucciones que le indique Mardique. Las empresas deben solicitar el ingreso para cada actividad o gestión específica a realizar.

Igualmente, las empresas usuarias deben presentar a la Sociedad Portuaria los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Integral

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	93 de 127

colombiano cada vez que el terminal lo solicite. Igualmente, copia de sus pagos de parafiscales, salarios, compensaciones, prestaciones sociales y demás retribuciones al trabajador.

El trabajador o persona inscrita debe portar, en forma visible, el carné de identificación suministrado por la Sociedad Portuaria durante todo el tiempo que permanezca en la instalación portuaria. El carné es de uso personal e intransferible.

Para la expedición del carné, el representante legal de la empresa debe solicitarlo conforme a las instrucciones que imparta la instalación portuaria. La empresa usuaria se responsabiliza por el uso del carné de identificación; su mal uso conlleva a la cancelación definitiva del ingreso del titular del mismo a la instalación portuaria, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiera lugar.

La persona que permanezca o se desplace por áreas no autorizadas dentro de las instalaciones sin contar con el respectivo permiso que lo habilite a permanecer en esa área, puede ser sancionada conforme lo defina en cada caso el Comité de Mejoramiento al que se refiere el presente reglamento.

Las tripulaciones de las naves que arriben al terminal se identifican mediante la presentación del permiso de desembarco expedido por Migración Colombia y la presentación de un documento de identificación.

Las personas que se encuentren o transiten por áreas operativas de la instalación portuaria deben vestir con uniforme, chaleco reflectivo, casco, botas, y demás elementos de protección personal. El uniforme puede confeccionarse con franjas reflectivas que reemplacen el chaleco, en todo caso, debe estar marcado con el nombre y logotipo de la empresa correspondiente y brindar protección y buena presentación personal.

La permanencia en el terminal debe ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona debe sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por la jornada máxima legal vigente.

Los operadores portuarios y demás usuarios son responsables de que el personal a su cargo salga del terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el 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 puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	94 de 127

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 ingresar a la instalación portuaria, todo vehículo debe encontrarse en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria 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.

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 tractocamiones que se registren por parte de los operadores portuarios para prestar el servicio de manejo de carga terrestre o porteo de la carga, deben presentar certificación de revisión tecno mecánica vigente expedido por un centro de diagnóstico debidamente autorizado. Lo anterior de conformidad con la Resolución 318 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte.

Los conductores de vehículos de carga cuando ingresen a la instalación portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad industrial de Mardique. La empresa de transporte, el propietario del vehículo y la persona contratante del mismo, son responsables por los accidentes y daños ocasionados por el vehículo durante su permanencia en el terminal.

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 las normas de seguridad del terminal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	95 de 127

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 el terminal.

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, Mardique asignará un lugar provisional para su estacionamiento.

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

Todos los equipos que operen en las instalaciones deben estar identificados o rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y el código asignado por la Sociedad Portuaria.

El equipo debe ser inspeccionado por lo menos una vez al año por una casa clasificadora de reconocimiento internacional reconocida por el Estado colombiano y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo.

La inspección es responsabilidad del propietario o persona usuaria del equipo. La constancia del revisado es el certificado que expida la casa clasificadora y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo, el cual debe encontrarse siempre vigente para la autorización de operación del equipo.

Los equipos que como resultado de una inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no pueden operar y deben ser retirados de la instalación portuaria. Igualmente, sucede con el equipo inspeccionado por personas no reconocidas por el Estado colombiano como casa clasificadora de reconocimiento internacional y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo.

5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

En Mardique se manejan productos a granel tanto líquidos como sólidos, por lo cual la instalación portuaria se encuentra acondicionada con sistemas de cargue y descargue conformados por tuberías, mangueras, motobombas, accesorios conectados con los tanques de almacenamiento y tolvas.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	96 de 127

Los despachos de los productos a 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 vigente.

Los operadores portuarios deben demostrar su competencia y son evaluados por la Sociedad Portuaria al igual que los equipos para autorizar el ingreso.

La Sociedad Portuaria 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.

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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	97 de 127

- 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	98 de 127

- e. Apilar o retirar materiales de manera correcta.
- f. Usar los elementos de protección personal como zapatos de seguridad y guantes.

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:
 - Puerto de carga/descarga.
 - Categoría: tránsito, importación, exportación.
 - Peso/Volumen.
 - Carga Peligrosa IMDG.
- b. Línea marítima.
- c. Tipo de carga: contenedor, granel, carga general o de proyectos.
- d. Buque que transfiere la carga.
- e. Cumplir con todos los requisitos de las autoridades competentes DIAN, Policía Antinarcóticos, ICA, etc.

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga

Mardique establece sus protocolos de almacenamiento de carga teniendo en cuenta lo siguiente:

Graneles Líquidos

- a. Tipo de producto.
- b. Estándares de la industria.
- c. Cliente.

Graneles Sólidos

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	99 de 127

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 proyectos

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

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 instalación portuaria de Mardique se realizan operaciones de cargue/descargue marítimo con buques de carga general, contenedores, tanqueros, graneleros, buques Ro-Ro y Wo-Wo.

También se realizan operaciones fluviales con cargue/descargue barcasas de graneles líquidos y sólidos, y barcasas con carga general y de proyectos.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	100 de 127

En las operaciones terrestres se reciben o despachan cargas en camiones, carrotaques y equipos modulares.

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

Antes de manipular carga peligrosa, ésta debe ser coordinada por la Sociedad Portuaria 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 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud del Trabajo. Igualmente, quien manipule estas mercancías debe cumplir con los requisitos legales vigentes en el manejo de sustancias peligrosas.

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 (NTC 1692 cuarta actualización del 25-01-2012, la NTC 4532 del 15-12-2010), y que correspondan con lo descrito en el manifiesto de carga.

Asimismo, es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, debe 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 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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	101 de 127

cualquier incidente y consecuencias de todo tipo frente a la Sociedad Portuaria, las autoridades y terceros.

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de permitir el ingreso de mercancías peligrosas y cargas potencialmente contaminantes vía terrestre, marítima o fluvial, 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.

El terminal 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.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	102 de 127

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 Secretaria 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 el terminal, 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 instalación portuaria de acuerdo con las exigencias legales y su Sistema de Gestión cuenta con un Plan de Emergencias, el cual hace parte del presente reglamento y se actualiza anualmente o cuando las circunstancias operativas así lo requieran.

El Plan de Emergencias y Contingencias se activa en los siguientes eventos:

Naturales: avalanchas, maremotos, huracanes, inundaciones, terremotos.

Tecnológicos: escape de materiales peligrosos, incendios, explosiones, accidentes de transporte, accidentes radiológicos, derrames, colapso de edificaciones y equipos.

Humanos, Antrópicos: terrorismo, huelgas, manifestaciones, paros, sabotajes.

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 del terminal.

En el caso que se produzca un evento mencionado anteriormente, todos los usuarios del terminal acatarán las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Emergencias de Mardique.

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,

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	103 de 127

Guardacostas, Defensa Civil, Gobernación, Alcaldía, EPA y Cardique, para atender en forma oportuna y eficaz las posibles emergencias.

5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)

En el evento que se produzca un derrame por hidrocarburos cuando se haga entrega de bunker a una embarcación se aplicará el Protocolo para atender emergencias y contingencias mencionados en el numeral 5.30.

Mardique permite la toma de bunker en sus instalaciones siguiendo todos los protocolos de seguridad y con presencia de un perito de contaminación nombrado por la Dirección Marítima a través de la Capitanía de Puerto.

No está permitido la toma de bunker para tanqueros, si lo requieren, deben hacerlo en el área de fondeo designada por la Capitanía de Puerto; también, está prohibido la entrega de bunker o combustible vía terrestre por carro tanque.

5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL

En la instalación portuaria no se maneja Gas Natural Licuado – GNL.

5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos

En el evento que se produzca un derrame por graneles líquidos en una embarcación se aplica el Protocolo para atender emergencias y contingencias mencionados en el numeral 5.30.

5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos

Los graneles 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.

5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal

Toda persona o vehículo que ingrese y salga de estas instalaciones debe observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la instalación portuaria, y debe seguir las instrucciones que la empresa tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.

Para ingresar a las instalaciones de la empresa, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, deben estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera, deben dar cumplimiento a los requisitos exigidos

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	104 de 127

por el terminal y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.

Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre dentro del terminal y responderá por sus actos. Para tal efecto se, establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

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

Mardique 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 del terminal 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 del terminal, 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 del terminal 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 del terminal, deben realizar las siguientes actividades

- a. Evaluación de los riesgos e impactos ambientales.
- b. Afiliar a todo su personal al Sistema Integral de Seguridad Social.
- c. Asistir a la inducción de seguridad que el terminal establezca.
- d. Establecer su propio programa de Evaluaciones Médicas Ocupacionales (Ingreso, Periódicas y Retiro).
- e. Cumplir con los requerimientos para vehículos, uso e inspección de equipos.
- f. Hacer entrega y hacer uso correcto de los elementos de protección personal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	105 de 127

- g. Establecer procedimientos de seguridad para trabajo en alturas, trabajos en caliente, trabajos en espacios confinados, manejo de químicos y materiales peligrosos, transporte de mercancías peligrosas, trabajos con energía eléctrica.
- h. Tener procedimientos de atención y reporte de accidentes.
- i. Establecer su propio procedimiento de atención de emergencias.
- j. Establecer indicadores de gestión y auditorías para mejoramiento.

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.

5.35. Procedimiento en caso de accidentes

La Sociedad Portuaria cuenta con un Plan de Contingencia que incluye 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 el terminal. El plan es permanentemente socializado a todos los usuarios 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 el terminal, a los bienes de la Sociedad Portuaria y/o a terceros que se encuentren dentro de las instalaciones portuarias, Sociedad Portuaria procederá de la siguiente manera:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	106 de 127

1. Informar a Cormagdalena y a la Capitanía de Puerto, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación.
2. Informar a la autoridad ambiental competente, en caso de generarse un riesgo o afectación al medio ambiente, y se activará el Plan de Emergencia.
3. 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 Cormagdalena (para los equipos fluviales) y a la Capitanía de Puerto (para los equipos marítimos), 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, previa consulta con la autoridad competente, puede proceder a 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) 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 que se originen por la caída accidental al agua de equipos o materiales. El retiro está a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente. Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma las medidas pertinentes, la Sociedad Portuaria, previa consulta con la autoridad competente, puede proceder a contratar lo que fuere necesario, siendo asumidos los costos que por estos conceptos se incurran, por el armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
4. 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 los involucrados en el accidente.
5. 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, será definida por las autoridades competentes que apliquen, después de la correspondiente investigación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	107 de 127

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

La solicitud del servicio de pilotaje para arribo por parte del buque o su agencia marítima, deberá presentarse o enviarse mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al respectivo operador marítimo y podrá ser cancelada o modificada mediante comunicación, con seis (6) horas de anticipación a la hora para la cual se solicitó dicho servicio.

Los Capitanes de las naves deben informar a Mardique su hora estimada de arribo (ETA), tan pronto reciban la orden de dirigirse a este Puerto; además, deben informar, con copia al agente marítimo, el ETA con 72, 48 y 24 horas de anticipación a su llegada.

Si el Capitán de la nave estima que su arribo al terminal se modifica en más de 2 horas, bien por anticipo o bien por retraso, en relación con el último ETA (es decir el de las 24 horas de anticipación), deberá cuanto antes comunicarlo al terminal, informando su nuevo estimado. No obstante, Mardique se reserva el derecho de modificar la prelación de atraque de la nave que arribe incumpliendo en más de 2 horas el ETA de las 24 horas de anticipación.

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

- Nombre y nacionalidad de la nave.
- Tonelaje de Registro Neto (TRN) y Tonelaje de Registro Bruto (TRB).
- Calado, eslora y manga.
- Nombre del Armador o propietario, del Capitán y del agente marítimo.
- Tiempo estimado de arribo (ETA) y Tiempo estimado de salida (ETD).
- Los productos y el tonelaje a cargar y/o descargar.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	108 de 127

- La relación de carga peligrosa abordó y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas.
- La información ISPS del buque.
- El número de tripulantes a desembarcar o embarcar.
- Otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el terminal.

La Superintendencia de Puertos y la instalación portuaria podrán solicitar al Capitán, propietario o agente de la nave, cualquier información adicional que se estime necesaria.

Una vez confirmado el aviso por el agente marítimo designado y surtida la documentación exigida por las autoridades correspondientes, el Piloto abordará el buque en la Boya de Mar y lo llevará hasta el muelle de atraque. En el eventual caso de que el buque no cuente con muelle a su arribo, se programará su espera en la zona de fondeo.

6.2. Prelaciones para el atraque

Teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de la carga que se maneja en el terminal de Mardique se dará prelación de atraque a las embarcaciones 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 prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del terminal lo amerite, esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados: agencia marítima, Pilotos Prácticos, Operadores Portuarios, Capitán del buque.

Se dará prioridad a las naves en arribada forzada. A excepción de lo anterior, se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.

La prelación de atraque se efectúa en orden de arribo a la instalación portuaria o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en este reglamento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	109 de 127

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje

La prelación del servicio de practicaaje es definida por la Estación de Tráfico Marítimo de San José en Bocachica, de acuerdo con el tráfico marítimo en la Bahía de Cartagena.

La contratación del servicio de practicaaje sólo será responsabilidad del buque o su agente marítimo. Los servicios de practicaaje se prestan de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.6.2. Servicio de practicaaje y la prelación para este servicio se realizará de acuerdo con las condiciones establecidas para las nominaciones, aceptación de buques y prelación de atraque establecido en el numeral 6.2.

El terminal coordina con la agencia marítima de los buques la prioridad para la prestación del servicio de Piloto Práctico.

6.4. Asignación de muelle

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 Mardique:

- Hora de arribo a la boya de mar.
- Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.
- Tipo y volúmenes de carga.
- Tipo de naves y dimensiones.
- Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de carga/descarga.
- Tiempo de permanencia.

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

- Están prohibidos los trabajos de reparación que impliquen actividades en caliente o en frío, o el uso de luces al descubierto. En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar por escrito la autorización al Gerente del Terminal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	110 de 127

Si se otorga el permiso para emprender las reparaciones, el listado de éstas con sus especificaciones, personal y equipo de tierra contratado, deberá ser entregado a la instalación portuaria, antes de iniciar los trabajos.

- Mardique tiene una Política de Alcohol, Drogas y Tabaco, que prohíbe el tráfico, posesión, uso o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o psíquica en cualquier lugar dentro de la instalación portuaria y en la embarcación, pudiendo resultar en multas, prisión y además decomiso de la misma. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.

Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las embarcaciones que arriben o se encuentren en el área del terminal deberán cumplir la Política de Alcohol, Drogas y Tabaco de Mardique durante su permanencia en los muelles.

Para las maniobras de buques, el Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por drogas en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Transporte y Mardique, para que se tomen las medidas pertinentes.

Para las maniobras de barcasas, el personal de turno de Mardique en caso de notar embriaguez o alteración por drogas, dará aviso a las autoridades pertinentes.

- El personal que ejecuta labores abordó de las embarcaciones y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la instalación portuaria.
- Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias, se deben encontrar fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordó de las embarcaciones que se encuentren atracadas en el terminal, y para el personal de operadores portuarios en tierra, se deben encontrar fijadas en las instalaciones de los muelles marítimo y fluvial.
- 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 el terminal de Mardique.
- El uso de equipos y lámparas eléctricas portátiles con cables flexibles queda prohibido dentro de los tanques de carga, en los espacios adyacentes o sobre la cubierta de tanques.
- Está prohibido el desembarque de pasajeros y equipajes por las instalaciones de Mardique.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	111 de 127

- Está permanentemente prohibido para el personal del terminal y tripulación de la nave/barcaza/remolcador fumar o encender fósforos en el terminal o en la embarcación.
- Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma abordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán, mientras el buque/barcaza este en el terminal.

Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma en el terminal, a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.

- Está totalmente prohibido realizar trabajos de soldadura e incineración cuando se esté en terminal de Mardique.
- En todos los casos la nave/barcaza y su tripulación deben cumplir con las regulaciones de seguridad, protección y control de la contaminación establecidas por Mardique.

6.6. Desatraque

De acuerdo con las coordinaciones establecidas entre la agencia representante de la nave y el terminal, se procede al desatraque de acuerdo con las circunstancias siguientes:

- Una vez se haya concluido el descargue programado de acuerdo con el aviso de arribo y en cumplimiento con el ETD programado.
- Cuando se encuentre abordo el Piloto Práctico y el remolcador de apoyo se encuentre en el área.
- Cuando el operador portuario que presta el servicio de amarre y desamarre tenga listo el personal encargado en el muelle.
- Para esta actividad se debe tener la autorización de zarpe de la autoridad marítima.

6.7. Orden de desatraque

Mardique ordenará el desatraque de naves cuando se presente alguno de los eventos siguientes:

- Por razones de seguridad o de orden público.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	112 de 127

- Cuando se evidencie bajo rendimiento, imputables 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.
- 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 del terminal, implica riesgos para las instalaciones, el personal, las operaciones o la nave.
- En caso de conflagración o incendio, el Capitán de la nave deberá proceder a desatracarla y llevarla a la zona de fondeo. De cualquier manera, se procederá en circunstancias que pongan en peligro la nave o la instalación portuaria. En estos casos, se podrá, aún contra la voluntad del Capitán, proceder al desatraque de la nave y ordenar su remolque hasta la zona de fondeo, por cuenta y bajo la responsabilidad exclusiva del Armador.
- Cuando haya transcurrido una (1) hora luego de haber finalizado las operaciones de cargue y descargue. Sin embargo, el concesionario podrá permitir la estadía de la nave en el muelle, y a su opción cobrar al Armador o a su agente los costos y perjuicios causados o la suma autorizada según las tarifas vigentes.
- 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 del concesionario.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	113 de 127

- El Capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa del lugar del fondeo asignado. Igualmente, tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento y marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo, deberá mantener permanentemente abordo la tripulación necesaria para atender emergencias.
- Para efecto de este reglamento, una nave está inactiva o fuera de servicio, si:
 - No puede cargar, descargar, lastrar o deslastrar con la productividad requerida por el concesionario.
 - Sus certificados están vencidos.
 - La Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
 - Si por orden de autoridad competente se encuentra detenido.
- Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa del terminal portuario 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

Operación marítima

- Para la ejecución del zarpe de la nave se debe tener con anterioridad la autorización de la Capitanía de Puerto de Cartagena; 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 simultáneos, la Sociedad Portuaria determinara la secuencia de los mismos. Es responsabilidad de los capitanes advertir el tráfico de la zona de maniobras y tomar las distancias seguras a otras embarcaciones.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION	Fecha	10/06/2021
		Revisión	3
		Página	114 de 127

La Sociedad Portuaria Mardique S. A, tendrá en cuenta los siguientes requisitos para el zarpe tanto en las operaciones marítimas como fluviales:

- Verificar que el sector del muelle debe estar despejado para realizar la maniobra de zarpe con seguridad.
- Verificar que el personal que participa en la maniobra con los cabos de amarre debe estar con anterioridad en el muelle con los medios de protección personal.
- Coordinar conjunto con la agencia marítima la disponibilidad de remolcadores y servicio de practicaaje con anterioridad a la maniobra, por lo mínimo media hora antes deben estar en el sector.
- Informarse antes del zarpe de las condiciones climáticas presente y futuras. Las maniobras de zarpe deben hacerse con adecuadas condiciones climáticas. Si son adversas se debe dar cumplimiento a las restricciones y recomendaciones que indique la Estación de Control de Tráfico Marítimo.
- Verificar que, para toda maniobra de zarpe en el muelle, los equipos portuarios estarán en una posición pasiva y a una distancia de seguridad.
- Los buques y artefactos navales usen obligatoriamente luces de navegación y señales sonoras a ejecutar durante las maniobras de zarpe y tránsito por el canal apropiadas y determinadas por el COLREGS (International regulations for preventing collision at sea).
- Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la Dirección General Marítima -DIMAR.

Operación fluvial

Para la ejecución del zarpe del convoy se debe tener con anterioridad la autorización de la Inspección Fluvial de Cartagena; se debe dar cumplimiento al Artículo 32° de la Ley 1242 de 2008 del Ministerio de Transporte “Procedimiento de Zarpe”, cumpliendo los requisitos siguientes para embarcaciones mayores:

- Patente de navegación, tanto para la unidad propulsora como para las demás embarcaciones que conformen el convoy.
- Licencias de los tripulantes relacionados en el rol de tripulación.
- Sobordo y conocimiento de embarque, expedido por la empresa de transporte fluvial, en los cuales se indique la cantidad aproximada de la carga a transportar.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	115 de 127

- Diario de navegación.
- Certificado de inspección técnica y matrícula.
- Pólizas vigentes exigidas en los reglamentos.
- Certificado de carga máxima de la embarcación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	116 de 127

CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

Forman parte integral de este documento todas las disposiciones sobre seguridad industrial, salud ocupacional y cuidado del medio ambiente establecidas en el Manual del Sistema de Gestión de Calidad de la Sociedad Portuaria de Mardique, así como todas las disposiciones del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, del Manual de SGSST, del Plan de Emergencias de la instalación portuaria, del Plan de Manejo Ambiental, de las Reglas y Reglamentaciones para Contratistas y de los Planes de Contingencia.

Para la preservación del ambiente y manejo del medio marino y fluvial, Mardique lleva acabo sus actividades dentro del Plan de Manejo Ambiental (PMA) de la Sociedad Portuaria de Mardique y sus correspondientes programas de seguimiento y monitoreo y la Licencia Ambiental. En Mardique, el Supervisor Ambiental es el encargado de velar por el cumplimiento de estos planes y este cumplimiento es auditado por la Autoridad Ambiental competente.

7.1. Salud en el trabajo

El personal en general de la instalación portuaria, los prestadores de servicios, los operadores portuarios y en general todos los que realicen actividades al interior de Mardique, 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, 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 Mardique 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 ya 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 SGSST, donde se dan todas las disposiciones y lineamientos del uso de EPP, 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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	117 de 127

objetivo evitar todos los accidentes, lesiones y enfermedades laborales y proteger el medioambiente y que hacen parte del presente reglamento.

La Sociedad Portuaria Mardique S.A. cuenta con un sistema de gestión de seguridad portuaria e industrial.

Será obligación de Mardique y de los Usuarios, entre otros:

- Cumplir y hacer cumplir dentro del terminal todas las normas establecidas por la legislación colombiana y los procedimientos e instrucciones de Mardique respecto a la seguridad integral.
- 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).
- No fumar en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Mardique S.A.
- 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 integral 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 integral a las de sus propios trabajadores, para el personal de los usuarios y contratistas que proveen servicios a Mardique.
- Cumplir lo establecido en la ley y por Mardique en cuanto a la prevención, reporte e investigación de accidentes y en todo los relacionados a riesgos profesionales.
- Recoger las basuras y desechos que se generen en la operación.
- Responder antes las autoridades ambientales por hechos de contaminación presentado dentro de la instalación portuaria.

7.2. Fumigaciones

Mardique es la responsable de la planeación, ejecución, supervisión y valoración de la fumigación para el control de plagas, insectos voladores y rastreros dentro de la instalación y deber velar porque se cumplan las condiciones de seguridad establecidas para las personas, el ambiente, las mercancías y las instalaciones.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	118 de 127

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.
- Efectos inmediatos o secundarios por intoxicaciones con los productos.
- 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 Mardique.

Los operadores portuarios o terceros especialistas para la fumigación deberán contar, entre otros, con las siguientes licencias:

- Licencia del Departamento Administrativo Distrital de Salud- DADIS.
- Certificados de registro y cumplimiento de las normas establecidas en el Decreto 1843 de 1991 referente a 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.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	119 de 127

- Cerrar el recinto del área fumigadas hasta el día siguiente.

El operador portuario o terceo especialista deberá llevar un control de las áreas fumigadas, el cual debe ser entregado a Mardique.

7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo con lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 73/78, 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.

Por ninguna circunstancia los residuos contaminantes procedentes de los buques podrán ser descargados en aguas marítimas de influencia de la instalación portuaria.

El Capitán o la agencia marítima representante de la nave deben responder por los costos de limpieza en que incurran por este motivo.

La Dirección General Marítima supervisa que las operaciones marítimas dentro de la Bahía de Cartagena se cumplan con los protocolos básicos de protección al medio ambiente.

7.4. Cargas de origen animal y vegetal

Los productos líquidos a granel de origen animal y vegetal que se cargan y/o descargan en Mardique deberán contar con el permiso o certificado fitosanitario o zoosanitario 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 zoosanitario 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 y descargue conforme con los convenios internacionales ratificados por Colombia en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima y las directrices que ésta establezca.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	120 de 127

CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

Operación marítima

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.

Operación fluvial

El contrato de transporte fluvial se rige por lo establecido en el Libro V del Código de Comercio para el contrato de transporte marítimo y por la ley 1242 de 2008.

Toda embarcación que arribe al terminal fluvial de Mardique debe presentar la documentación establecida por la ley 1242 de 2008:

- Patente de navegación, tanto para la unidad propulsora como para las demás embarcaciones que conformen el convoy.
- Licencias de los tripulantes relacionados en el rol de tripulación.
- Sobordo y conocimiento de embarque, expedido por la empresa de transporte fluvial, en los cuales se indique la cantidad aproximada de la carga a transportar.
- Diario de navegación.
- Certificado de inspección técnica y matrícula.
- Pólizas vigentes exigidas en los reglamentos.
- Certificado de carga máxima de la embarcación.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	121 de 127

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:

- Capitán del puerto o su representante quien la preside.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante de Migración Colombia.
- Un representante de la Aduana.
- Representante de la agencia naviera.

El Piloto Práctico es la única persona autorizada para abordar la nave que arribe a puerto antes de la Visita Oficial. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

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. Actividades de coordinación

La Sociedad Portuaria Mardique ayuda a velar por el cumplimiento de normas aduaneras y de comercio exterior durante las actividades de coordinación. Como concesionario autorizado para prestar servicios portuarios, Mardique coordina todas las actividades de planeación y programación de operaciones portuarias, que incluyen los operadores portuarios, los usuarios o sus representantes, así como las autoridades que intervienen al interior del recinto portuario.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION		Fecha	10/06/2021
			Revisión	3
			Página	122 de 127

8.6. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

La Sociedad Portuaria Mardique podrá suspender el servicio a las personas naturales o jurídicas, cuando éstas no se encuentren a paz y salvo, incumplan con las normas establecidas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias de acuerdo con criterios técnicos previamente establecidos.

Mardique no será responsable directa ni indirectamente de cualquier consecuencia, obligación, cobros, pagos, o perjuicios en relación con y/o por los contratos de fletamento de transporte marítimo, terrestre, fluvial o de cualquier otro medio contratado por el usuario y tampoco responderá por daños, faltantes, perjuicios, contaminaciones o pérdidas en los productos ocurridas en o durante el transporte marítimo o terrestre



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION

Fecha	10/06/2021
Revisión	3
Página	124 de 127

ANEXO 2. ESTRUCTURA TARIFARIA SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A.

TARIFARIO MARDIQUE SP

MUELLAJE	UNIDADES	TARIFA USD
Naves mercantes (por metro de eslora, hora o fracción)	Metro/Eslora/Hora	USD 0.72
Cruceros de Turismo (por TBR, día o fracción)	TRB/Día o fracción	USD 0.09
La tarifa aplicable será inferior o superior hasta en 25% de la Tarifa Base, en función del desempeño en la ejecución de los planes de operación y estándares de productividad previstos.		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA	UNIDADES	TARIFA USD
Contenedores 20'/U Carga Normal Lleno	Contenedor	USD 110.00
Contenedores 40'/U Carga Normal Lleno	Contenedor	USD 145.00
Contenedores extra-dimensionados 45' /U Lleno	Contenedor	USD 165.00
Contenedores Iso, Flat Racks y Open Tops 20' /U Lleno	Contenedor	USD 135.00
Flat Racks y Open Tops 40' /U Lleno	Contenedor	USD 186.00
Contenedores de 20' o 40' /U Vacíos	Contenedor	USD 25.00
Carga suelta normal (por tonelada peso)	Tonelada	USD 5.50
Carga Granel Seco	Tonelada	USD 4.50
Vehículos menores 20 metros cúbicos, por unidad	Vehículo	USD 61.00
Vehículos entre 20 y 40 metros cúbicos, por unidad	Vehículo	USD 85.00
Vehículos más 40 metros cúbicos, unidad	Vehículo	USD 152.00
Pasajero de Turismo	Pasajero	USD 8.13
Reestibas Movilizadas 20' o 40' vía muelle Llenas	Contenedor	USD 32.00
Reestibas Movilizadas 20' o 40' vía muelle Vacías	Contenedor	USD 35.00
Contenedores de 20' o 40' /U Llenos Tránsito	Contenedor	USD 57.00



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION

Fecha	10/06/2021
Revisión	3
Página	125 de 127

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA	UNIDADES	TARIFA USD
Contenedores de 20' o 40' /U Vacíos Tránsito	Contenedor	USD 32.00
Carga General en tránsito	Tonelada	USD 5.00
Granel Líquido	Tonelada	USD 4.50
Hidrocarburos	Tonelada	USD 4.50
Descuentos:		
Hasta 40%, en función de volumen movilizado		
Recargos (UIPC):		
25% para carga peligrosa		
40% para carga explosiva		

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO MARITIMO	UNIDADES	TARIFA USD
Contenedores 20' o 40' llenos	Contenedor	USD 18.00
Contenedores 20' o 40' vacíos	Contenedor	USD 6.00
Contenedores 20' o 40' llenos Tránsito	Contenedor	USD 5.00
Contenedores 20' o 40' vacíos Tránsito	Contenedor	USD 2.00
Carga Suelta	Tonelada	USD 1.00
Granel Líquido	Tonelada	USD 1.00
Carga Granel Seco	Tonelada	USD 1.00
Hidrocarburos	Tonelada	USD 1.00
Reestibas movilizadas 20' o 40' vía muelle	Contenedor	USD 4.00
Empresa suministradora de combustible	Tonelada	USD 1.75
Empresa de aseo, retiro de Sentinas y basuras	Servicio	USD 94.00
Aprovisionamiento de barcos (Ship Chandlers)	Servicio	USD 115.50
Empresa reparación de Naves	Servicio	USD 250.00
Pilotaje por maniobra	Maniobra	USD 12.00
Remolcador por maniobra	Maniobra	USD 35.00



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION

Fecha	10/06/2021
Revisión	3
Página	126 de 127

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO TERRESTRE	UNIDADES	TARIFA USD
Carga suelta o granel, por tonelada movilizada	Tonelada	USD 0.20
Contenedores de 20' y 40' Llenos o vacíos vía muelle, por Unidad movilizada	Contenedor	USD 2.00
Movimiento para llenado/vaciado/inspección vía terrestre, por Contenedor	Movimiento	USD 8.00

ALMACENAJE		
Carga suelta, por tonelada peso día:	TARIFA USD	
Periodo	Cubierto	Descubierto
Del día 0 a 3	Libre	Libre
Del día 4 a 5	USD 1.90	USD 1.25
Del día 6 a 10	USD 2.60	USD 1.75
A partir del día 11	USD 3.20	USD 2.20
Carga a granel seco por tonelada peso día:	TARIFA USD	
Periodo	Cubierto	Descubierto
Del día 0 a 3	Libre	Libre
Del día 4 a 5	USD 1.90	USD 1.25
Del día 6 a 10	USD 2.60	USD 1.75
A partir del día 11	USD 3.20	USD 2.20
Carga a granel líquido por tonelada peso día:	TARIFA USD	
Periodo	Cubierto	Descubierto
Del día 0 a 3	Libre	Libre
Del día 4 a 5	USD 1.90	USD 1.25
Del día 6 a 10	USD 2.60	USD 1.75
A partir del día 11	USD 3.20	USD 2.20



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION

Fecha	10/06/2021
Revisión	3
Página	127 de 127

Hidrocarburo por tonelada peso día:	TARIFA USD			
Periodo	Cubierto		Descubierto	
Del día 0 a 3	Libre		Libre	
Del día 4 a 5	USD 1.90		USD 1.25	
Del día 6 a 10	USD 2.60		USD 1.75	
A partir del día 11	USD 3.20		USD 2.20	
Contenedores, por unidad-día:	TARIFA USD			
Tipo Contenedor	Día o a 3	Día 4 a 5	Día 6 al 10	Desde Día 11
Contenedor de 20' Lleno	Libre	USD 20.00	USD 30.00	USD 45.00
Contenedor de 40' Lleno	Libre	USD 28.00	USD 40.00	USD 56.00
Contenedor de 45' Lleno	Libre	USD 34.00	USD 50.00	USD 68.00
Contenedor Open Top 20' Lleno	Libre	USD 40.00	USD 54.00	USD 72.00
Contenedor Open Top 40' Lleno	Libre	USD 55.00	USD 68.00	USD 88.00
	UNIDADES		TARIFA USD	
Contenedor de 20' Vacío	Caja Día		USD 1.00	
Contenedor de 40' Vacío	Caja Día		USD 1.50	
Contenedores 20´o 40´ llenos Tránsito	Después de 10 días Caja/Día		USD 10.00	
Contenedores 20´o 40´ vacíos Tránsito	Después de 10 días Caja/Día		USD 1.00	
Vehículos, por unidad-día:	TARIFA USD			
Tipo Vehículos	Día o a 3	Día 4 a 5	Día 6 al 10	Desde Día 11
Vehículos menores 20 metros cúbicos, por unidad	Libre	USD 3.50	USD 5.25	USD 7.00
Vehículos entre 20 y 40 metros cúbicos, por unidad	Libre	USD 6.50	USD 9.75	USD 13.00
Vehículos más 40 metros cúbicos, unidad	Libre	USD 12.00	USD 18.00	USD 24.00