

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20243030015555



Fecha: 02-12-2024

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. COMPAS S.A - TOLÚ"

LA VICEPRESIDENTA DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

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

CONSIDERANDO:

1. Que la Superintendencia General de Puertos suscribió con la Sociedad Portuaria Golfo de Morrosquillo S.A., el Contrato de Concesión Portuaria No. 015 del 26 de septiembre de 1996, cuyo objeto refiere al derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstos, para el cargue y descargue de yeso, clinker, arena, caliche, cemento, carbón, escoria, otros minerales, tubería en general, equipos, maquinaria, vehículos, insumos, repuestos y productos que sean necesarios para la industria cementera y demás cargas de importación y exportación relacionadas con el giro ordinario de los negocios del concesionario; destinado inicialmente a la prestación de un servicio privado, por un plazo de veinte (20) años contados a partir de la fecha de suscripción de dicho Contrato.
2. Que mediante Decreto 101 de 2000 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones" modificado por los Decretos 2741 de 2001 y 2053 de 2003, se otorgó al Ministerio de Transporte la competencia para la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
3. Que mediante Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones, con el objeto de "planejar, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrolle con participación del capital



- privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario".
4. Que de acuerdo con los Decretos 1800 de 2003, 2053 de 2003 y la Resolución No. 7583 del 5 de septiembre de 2003, el Ministerio de Transporte cedió al Instituto Nacional de Concesiones INCO, a título gratuito, los contratos y convenios vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de este último.
 5. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, adscrita al Ministerio de Transporte.
 6. Que el artículo 25 del citado Decreto 4165 de 2011, establece que los derechos y obligaciones que, a la fecha de expedición del mismo, tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.
 7. Que mediante el Otrosí No. 4 del 1 de abril de 2013 se acordó que el nuevo titular del Contrato de Concesión Portuaria No. 015 de 1996 es la sociedad COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. – COMPAS S.A quien en adelante y para los efectos del citado contrato se identificará como COMPAS S.A – TOLÚ.
 8. Que, en relación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el artículo 3 de la Ley 1^a de 1991, señala que correspondía a la entonces Superintendencia General de Puertos “(...) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura, procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves (...); seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley”.
 9. Que el artículo 27 de la misma Ley 1^a de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 le asignó la función de “Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos”.
 10. Que en virtud de lo anterior, mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó las condiciones de expedición de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de los Puertos.
 11. Que el Decreto No. 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, modificado por los Decretos 2189 de 2016 y 1773 de 2018, en sus artículos 2, numeral 2.4 y 6, numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.
 12. Que el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017, “por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones”, en su título II, artículo 15 dispone sobre el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, lo siguiente:

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

1. Servicios portuarios que presta.
2. Condiciones de la prestación de los servicios.
3. Políticas de calidad y acceso.
4. Verificación de información y documentos.



Documento firmado digitalmente



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

13. Que igualmente, la mencionada Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 18 establece:

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

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

14. Que la Resolución No. 850 de 2017, en su título III, consagra el procedimiento para la aprobación de los nuevos Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de las Concesiones Portuarias vigentes, disponiendo en el artículo 20 los requisitos:

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

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

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

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

15. Que igualmente la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

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

16. Que así mismo la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017, en el artículo 22 dispone:

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

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

17. Que mediante Resolución No.0004159 de 2017, el Ministerio de Transporte estableció nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operaciones de Puertos Marítimos.

18. Que el artículo 1º de la citada Resolución No. 0004159 de 2017 estableció que los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deban ajustarlo a las condiciones de operación, de que trata la Resolución No. 0850 de 2017, deben radicar la documentación requerida ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los plazos allí establecidos.

19. Que conforme lo anterior, el 10 de abril de 2024 mediante comunicación con radicado No 20244090414652 el Concesionario COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., COMPAS S.A -TOLÚ, remitió para aprobación la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación con concepto favorable de DIMAR y SUPERTRANSPORTE.

20. Que conforme a lo dispuesto anteriormente, y en cumplimiento de lo precisado en la Resolución No. 850 de 2017 del Ministerio de Transporte, la Agencia solicitó concepto a 1) Corporación Autónoma Regional de Sucre- CARSUCRE, mediante oficio con radicado ANI No. 20243030132931 del 30 de abril de 2024, No. 20243030251581 del 22 de julio de 2024 y No. 20246050380621 del 22 de octubre de 2024.



Documento firmado digitalmente



21. La Sociedad Portuaria COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A COMPAS S.A -TOLÚ solicitó concepto a la Superintendencia de Transporte, mediante comunicación con radicado interno No. 20215342103832 de fecha 20 de diciembre de 2021.
22. La Sociedad Portuaria COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A COMPAS S.A -TOLÚ solicitó concepto a la Dirección General Marítima – DIMAR, mediante comunicación con radicado interno No. 192023100809 de fecha 28 de abril de 2023.
23. En respuesta a las anteriores solicitudes, la Superintendencia de Transporte remitió a esta entidad mediante comunicado No. 20226000000301 del 3 de enero de 2022 y radicado ANI No. 20224090011092 del 6 de enero de 2023 concepto favorable respecto de la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO, presentado por la Sociedad Concesionaria, en los siguientes términos:

"En atención a la solicitud del asunto radicada en esta Superintendencia con N°20215342103832 el 20 de diciembre de 2021, de manera atenta me permito manifestarle que el nuevo Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Compañía de Puertos Asociados -COMPAS S.A. se encuentra ajustado a lo establecido en la Resolución 850 de 2017."

"Por tal razón, este despacho luego de verificado su contenido, en particular lo atinente a los aspectos relacionados con la debida prestación de los servicios portuarios, de conformidad con lo ordenado en el parágrafo 2 del artículo 20 de la resolución 0850 del 06 de abril de 2017, emite concepto favorable para continuar el trámite de aprobación".

24. Que, por su parte la Dirección General Marítima – DIMAR, mediante comunicado No. 29202305828 MD-DIMAR-ASIMPO del 2 de octubre de 2023, y radicado ANI No. 20234091138342 del 4 de octubre de 2023 emitió concepto favorable respecto de la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO, presentado por la Sociedad Concesionaria, en el siguiente sentido:

"Teniendo en cuenta la comunicación de la Sociedad Portuaria COMPAS – Tolú del 28 de abril de 2023 y radicado en la Capitanía de Puertos de Coveñas bajo el No.192023100809, y mediante la cual presente proyecto de modificación de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación. Proyecto que ha sido revisado por la Autoridad Marítima en dos oportunidades hasta la fecha y en la que la sociedad portuaria en atención a las observaciones ha subsanado el proyecto de RCTO y presentando a esta Dirección su tercera versión.

*"Me permito remitir el proyecto de reglamento de condiciones técnicas de operación del puerto y la Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación –RCTO Sociedad Portuaria COMPAS – Tolú con concepto **Favorable**".*

25. A su vez, la Corporación Autónoma Regional de Sucre- CARSUCRE, emitió concepto favorable sobre la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO, presentado por la Sociedad Concesionaria, mediante comunicación No. 30006084 del 31 de octubre de 2024 y radicado ANI No. 20244091377442 del 05 de noviembre de 2024, señalando:

"(...) De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la corporación Autónoma Regional de Sucre (CARSUCRE), en su calidad de entidad concedente, aprobará mediante resolución motivada el Reglamento de condiciones Técnicas de Operación (RCTO), siempre que este cumpla con los requisitos estipulados en la Resolución 850 de 2017. Se notifica a la empresa COMPAS S.A. que dicho reglamento se ajusta a las normativas vigentes, permitiendo la adopción de todas las medidas preventivas y de control necesarias antes de proceder con el cese, cierre, clausura o desmantelamiento de sus actividades. Estas medidas tienen como objetivo evitar cualquier posible episodio de contaminación que pueda representar un riesgo para la salud y el ambiente asociado a sus operaciones y los servicios prestados en la terminal portuaria. En consecuencia, se emite un concepto favorable para continuar con el proceso de aprobación del mencionado documento....".

26. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde a la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de las funciones establecidas en el Manual Específico de



Documento firmado digitalmente



Funciones adoptado mediante Resolución No. 1069 de 15 de julio de 2019, efectuar la evaluación y verificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 000850 de 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

27. Que la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual mediante memorando ANI No. 20243030189583 del 11 de noviembre de 2024 remitió a la Gerencia de Gestión Contractual 2 los conceptos emitidos y solicitó se procediera a efectuar el proceso de aprobación respecto de la modificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la sociedad COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., COMPAS S.A -TOLÚ.
28. Que, en virtud de lo anterior, mediante memorando con radicado No. 20243030189583 del 11 de noviembre de 2024, el Gerente (E) de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, emitió Concepto Técnico sobre la modificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Concesionaria, concluyendo que es viable proceder a su aprobación, conforme se establece a continuación:

“ANALISIS”

Se surtió lo indicado en la Resolución 00850 del 6 de abril de 2017 “Por medio de la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos” en cuanto a obtener previa autorización de la Dirección General Marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Autoridad Ambiental en los aspectos de sus competencias, para que la Agencia Nacional de Infraestructura proceda a aprobar el RCTO.

CONCLUSION

De acuerdo con la verificación al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y/o pronunciamientos realizados por la Dirección General Marítima DIMAR, Superintendencia Puertos y Transporte y la Corporación Autónoma Regional de Sucre - CARSUCRE, se emite Concepto Técnico Favorable”.

29. Teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la sociedad **COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. COMPAS S.A - TOLÚ.**, y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente y a las disposiciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 015 de 1996 y sus otros modificatorios, se procede, mediante el presente acto administrativo, a su aprobación, en las condiciones que se señalan a continuación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. – Aprobar la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la sociedad **COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. COMPAS S.A - TOLÚ**, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 015 del 27 de marzo de 1996, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

PARÁGRAFO PRIMERO. - La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación – RCTO que se aprueba con el presente acto administrativo se circumscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 015 de 1996 y sus otros.



Documento firmado digitalmente



PARÁGRAFO SEGUNDO. - La aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la sociedad **COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. COMPAS S.A - TOLÚ**, de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 015 de 1996 y sus otros, razón por la cual, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo, ni la operación por fuera del área total concesionada.

PARÁGRAFO TERCERO. - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 015 de 1996, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y sus otros.

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

ARTÍCULO SEGUNDO. - De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 del Ministerio de Transporte, la sociedad **COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., COMPAS S.A - TOLÚ**, deberá fijar ejemplar físico de la presente Resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la sociedad **COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., COMPAS S.A -TOLÚ**, conforme al marco normativo vigente.

ARTÍCULO TERCERO. - Notifíquese la presente resolución a la sociedad **COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., COMPAS S.A - TOLÚ**, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO CUARTO. - Comuníquese la presente Resolución al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transporte, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

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

ARTÍCULO SEXTO. - Contra la presente Resolución procede el recurso de reposición, en los términos del artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFIQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **02-12-2024**

OLGA ISABEL BUELVAS DICKSON
Vicepresidenta de Gestión Contractual

Proyectó Jurídico: Sonia Rocío Oliveros Boada – Apoyo Jurídico – GGC 2 - VJ
Revisor Técnico: Jorge Alberto Acevedo Talero – Líder de apoyo a la supervisión – GPPYF – VGCON



Documento firmado digitalmente



Revisor Ambiental: María Eugenia Oviedo Camargo – Apoyo Ambiental. – GITA – VPRE

VoBo: MIGUEL ALEXEI LANDINEZ SANTOS GERENTE (E), XIOMARA PATRICIA JURIS JIMENEZ Coord GIT (E), JORGE ALBERTO ACEVEDO TALERO, JUAN JOSE AGUILAR HIGUERA v, LUIS ENRIQUE GUZMAN PUERTO, MARIA EUGENIA OVIEDO CAMARGO, SINDY LISETH PUMAREJO QUINTERO, SONIA ROCIO OLIVEROS BOADA



Documento firmado digitalmente



COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.
COMPAS TOLÚ



VICEPRESIDENCIA DE OPERACIONES
Reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria.
(Resolución N° 00850 del 06 de abril del 2017)



CAPÍTULO I.

ASPECTOS GENERALES

1. HABILITACIÓN DE PUERTO:

- 1.1. OBJETIVO
- 1.2. APLICACIONES DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN.
- 1.3. DEFINICIONES.
- 1.4. REQUISITOS DE CAPACIDAD TÉCNICA E IDONEIDAD PROFESIONAL ADECUADOS A CADA SERVICIO.
- 1.5. OBLIGACIONES
 - 1.5.1. Operadores portuarios.
 - 1.5.1.1. Documentos y requisitos para registro de operadores portuarios.
 - 1.5.1.2. Documentación adicional para operadores portuarios de servicios especializados.
 - 1.5.2. Agencias marítimas.
 - 1.5.3. Obligaciones de los usuarios.
 - 1.5.4. Protección física de buques e instalaciones portuarias.
 - 1.5.5. Seguridad para el manejo de carga, averías, accidentes en infraestructura y equipos portuarios.
 - 1.5.6. Cumplimiento de normas legales y convenios internacionales.
 - 1.5.7. Criterios para la asignación de cargas.
 - 1.5.8. Elementos materiales para la prestación del servicio y sus características.
 - 1.5.9. Maquinarias equipos y transporte de carga.
 - 1.5.10. Requisitos generales para acceso y permanencia en el terminal.

CAPÍTULO II.

2. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

- 2.1. ORGANIZACIÓN.
 - 2.1.1. La compañía
 - 2.1.2. Funciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.
- 2.2. LA ADMINISTRACIÓN.
 - 2.2.1. Modelo de administración.
 - 2.2.2. La relación con los usuarios de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS Tolú.
 - 2.2.3. Estructura tarifaria.
 - 2.2.4. Facturación.
 - 2.2.5. Sistema de gestión.
 - 2.2.6. Políticas de calidad y acceso.
 - 2.2.7. Sistema de comunicación e información.
 - 2.2.7.1. Equipos principales de radio HF.
 - 2.2.7.2. Equipos de VHF y UHF.
 - 2.2.7.3. Comunicaciones satelitales
 - 2.2.7.4. Equipos de comunicaciones portátiles
 - 2.2.8. Código de ética y buen gobierno
 - 2.2.9. Publicidad.
 - 2.2.10. Nuevas tecnologías.
 - 2.2.11. Zonas de tránsito de vehículos y peatones.

CAPÍTULO III

3. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

- 3.1. DESCRIPCIÓN DE LOS CANALES DE ACCESO.
- 3.2. DARSENA DE MANIOBRA.
- 3.3. ÁREAS DE MANIOBRA Y ATRAQUE.



- 3.4. DESCRIPCIÓN DE LAS ÁREAS DE MUELLES.
- 3.5. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.
- 3.6. PELIGROS A LA NAVEGACIÓN.
- 3.7. ÁREAS DE FONDEO.
- 3.8. UKC Y CALADO OPERACIONAL.
- 3.9. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA SEGÚN EL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA.
- 3.10. ACCESOS VEHICULARES, FÉRREOS Y PEATONALES.
- 3.11. PATIOS Y BODEGAS.
- 3.12. INSTALACIONES PARA RECIBO DE CARGA.
- 3.13. EQUIPOS PARA OPERACIÓN PORTUARIA.
- 3.14. INSTALACIONES DE RECEPCIÓN.
- 3.15. PROTOCOLOS PARA OPERACIÓN EN FASES DE ADECUACIÓN, AMPLIACIÓN O MODIFICACIÓN.

CAPÍTULO IV

- 4. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.**
 - 4.1. HORARIOS.
 - 4.1.1. Horario de atención al público.
 - 4.1.2. Horario de trabajo.
 - 4.2. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.
 - 4.2.1. Condiciones de acceso a la prestación de los servicios.
 - 4.2.2. Concepto y clases de servicios básicos.
 - 4.2.3. Tipos de servicios básicos.
 - 4.3. DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.
 - 4.4. PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTOS.
 - 4.5. SERVICIOS GENERALES.
 - 4.5.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.
 - 4.5.2. Seguimiento y control de la operación portuarias marítimas y terrestres.
 - 4.5.3. Vigilancia y protección para las áreas de la instalación portuaria.
 - 4.5.3.1. Seguridad física.
 - 4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.
 - 4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal.
 - 4.6. SERVICIOS A LA NAVE.
 - 4.6.1. Características del buque tipo o de diseño.
 - 4.6.2. Servicio de practicaje o pilotaje.
 - 4.6.3. Servicio de remolque portuario o maniobra de asistencia.
 - 4.6.4. Servicio de amarre y desamarre de buques.
 - 4.6.5. Servicio de muellaje.
 - 4.6.6. Apertura de escotilla.
 - 4.6.7. Acondicionamientos grúas, plumas y aparejos.
 - 4.6.8. Reparaciones menores.
 - 4.6.9. Aprovisionamiento y usería.
 - 4.6.10. Recibo o suministro de lastre.
 - 4.6.11. Suministro de combustibles en la zona portuaria (muelle)
 - 4.6.12. Servicios de lancha.
 - 4.6.13 – 14. Recepción de desechos sólidos, líquidos y vertimientos.
 - 4.6.15. Servicio de vigilancia.
 - 4.6.16. Servicios públicos.
 - 4.6.16.1. Agua.
 - 4.6.16.2. Comunicaciones.
 - 4.6.16.3. Electricidad.
 - 4.6.17. Fumigaciones.
 - 4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos.



Documento firmado digitalmente



- 4.6.19. De los servicios generales ofrecidos a las naves.
- 4.6.20. Inspecciones a la nave.
- 4.7. SERVICIOS A LOS PASAJEROS
- 4.8. SERVICIOS A LA CARGA.
 - 4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías.
 - 4.8.2. Cargue - descargue y transbordo.
 - 4.8.3. Estiba / desestiba.
 - 4.8.4. Clasificación de las cargas / Toma de muestra.
 - 4.8.5. Reconocimiento, inspección, pre-inspección de mercancías.
 - 4.8.6. Trimado.
 - 4.8.7. Manejo y reubicación de carga.
 - 4.8.8. Manejo de contenedores.
 - 4.8.9. Embalaje y Desembalaje de contenedores.
 - 4.8.10. Pesaje y cubicaje.
 - 4.8.11. Marcación y rotulación.
 - 4.8.12. Almacenaje de mercancías.
 - 4.8.12.1. El almacenamiento de mercancías peligrosas en bodegas, cobertizos o patios solamente podrá realizarse con la autorización de la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú en los sitios específicamente establecidos para ello, cumpliendo con las normas establecidas en el código IMDG
 - 4.8.13. Porteo urbano o transferencia terrestre.
 - 4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías.
 - 4.8.15. Cadena de frío para evitar rupturas en la cadena de frío.
 - 4.8.16. Inventario de mercancías.
 - 4.8.17. Recibo y almacenamiento de carbón y coque.
 - 4.8.18. Precauciones generales en manipulación de carga.
 - 4.8.19. Normas para el manejo de las cargas.
 - 4.8.20. Documentos para el ingreso y salida de mercancías ARIM.
 - 4.8.21. Documentos operación terrestre.

CAPÍTULO V

5. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

Protocolos y procedimientos relacionados con la operación portuaria.

- 5.1. PROTOCOLO DE MANIOBRAS.
 - 5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.
 - 5.1.2. Maniobra de atraque.
 - 5.1.3. Maniobra de amarre.
 - 5.1.4. Maniobra de zarpe.
 - 5.1.5. Maniobra de reviro.
 - 5.1.6. Maniobra de fondeo.
- 5.2. PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN OPERACIONES EN LAS LÍNEAS DE AMARRE DEL TERMINAL.
- 5.3. PROTOCOLO DE ZARPE DE EMERGENCIA.
- 5.4. PROTOCOLO SOBRE CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL CANAL DE NAVEGACIÓN.
- 5.5. PROTOCOLO DE ZARPE DE EMERGENCIA (INCENDIO, MAL TIEMPO, TERRORISMO, ETC.).
- 5.6. PROTOCOLO PARA APERTURA DE BODEGAS.
- 5.7. PROTOCOLO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE RENDIMIENTOS DE LAS NAVES Y PÉRDIDA DEL DERECHO A MUELLE.
 - 5.7.1. Pérdida del turno de atraque.
- 5.8. PROTOCOLO DE EVACUACIÓN DIRECTA DE CARGAS O EL DESPACHO DIRECTO DE LAS CARGAS QUE INGRESAN A COMPAS S.A. TOLÚ.
- 5.9. PROTOCOLO PARA LA INSPECCIÓN FÍSICA SIMULTÁNEA DE MERCANCÍAS.
- 5.10. PROTOCOLOS DE INSPECCIÓN INTRUSIVA Y NO INTRUSIVA DE CARGA.



- 5.11. PROTOCOLO PARA EL DESCARGUE CON LLUVIA.
 5.12. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE EQUIPAJES EN NAVES DE PASAJEROS.
 5.13. PROTOCOLO DE ALMACENAMIENTO DESCUBIERTO.
 5.14. PROTOCOLO DE OPERACIONES EN FONDEO.
 5.15. PROTOCOLO PARA LA ENTREGA DE LA CARGA.
 5.16. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADAS.
 5.17. PROTOCOLO SOBRE CARGAS OBJETABLES.
 5.18. PROTOCOLO PARA LA REMOCIÓN DE CARGAS OBJETABLES.
 5.19. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGA PARA OTROS PUERTOS Y CARGAS EN TRÁNSITO.
 5.20. PROTOCOLO PARA EL RESCATE DE CARGAS, MERCANCÍAS Y OBJETOS QUE CAIGAN AL AGUA
 5.21. PROTOCOLO PARA EVITAR LA PRESENCIA DE ANIMALES.
 5.22. PROTOCOLO DE OPERACIÓN DE EQUIPOS.
 5.23. PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE PERSONAS
 5.24. PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS.
 5.25. PROTOCOLO DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA
 5.26. PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS PORTUARIOS
 5.27. PROTOCOLOS PARA EL MANEJO DE TODO TIPO DE CARGA 93
 5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga
 5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga
 5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga
 5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte
 5.28. PROTOCOLOS PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
 5.29. PROTOCOLO PARA FACILITAR LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL.
 5.30. PROTOCOLOS PARA ATENDER EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS
 5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).
 5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado (GNL).
 5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos.
 5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos.
 5.31. PROTOCOLO DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL TERMINAL.
 5.32. PROTOCOLO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGAS.
 5.33. PROTOCOLOS DE SEGURIDAD EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS INSTALACIONES QUE SE ENCUENTRAN CON PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN
 5.34. CORRIDA DE MUELLE
 5.35. COMPAS S.A TOLÚ CUENTA CON UN MANUAL DE CONTROL DE EMERGENCIA.
 5.36. INSTRUCTIVO DE ENTURNAMIENTO.
 5.37. PROCEDIMIENTO PLANEACIÓN Y ATENCIÓN DE MOTONAVES.
 5.38. RATAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE LAS NAVES.
 5.39. PÉRDIDA DEL DERECHO A MUELLE
 5.40. PROTOCOLO PARA LAS OPERACIONES DE DESCARGUE DIRECTO.
 5.41. PLAN DE INSPECCIÓN.
 5.42. INGRESO ALMACENAJE Y RETIRO DE MERCANCÍAS.
 5.43. OCURRENCIA DE ACCIDENTES Y MANIOBRAS DE EMERGENCIA.
 5.44. CONVENIO INTERNACIONAL DE MARPOL.
 5.45. FACILIDADES PORTUARIAS.
 5.46. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGAS.

CAPÍTULO VI

6. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.



Documento firmado digitalmente



- 6.1. PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARIBO Y PERMANENCIA DE NAVES.
- 6.2. PRELACIONES PARA EL ATRAQUE.
 - 6.2.1. Para una eficiente administración el orden general de prioridad de atraque de las naves será el siguiente:
- 6.3. PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE.
 - 6.3.1. Obligaciones de la prestación del servicio privado de practicaje.
 - 6.3.2. De la limitación del número de prestadores de servicios de practicaje y servicios náuticos.
- 6.4. ASIGNACIÓN DE MUELLES.
- 6.5. PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL.
- 6.6. DESATRAQUE.
- 6.7. ORDEN DE DESATRAQUE.
- 6.8. REQUISITOS PARA EL ZARPE.

CAPÍTULO VII

7. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE.
 - 7.1. SALUD EN EL TRABAJO.
 - 7.1.1. Seguridad y salud en el trabajo.
 - 7.2. FUMIGACIONES.
 - 7.3. RESIDUOS CONTAMINANTES PROVENIENTES DE BUQUES.
 - 7.4. CARGAS DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL.
 - 7.5. CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO Y RADIOACTIVO.
 - 7.6. MERCANCÍAS PELIGROSAS.
 - 7.6.1. Remoción de carga peligrosa desembarcada.
 - 7.6.2. Requerimientos especiales.
 - 7.6.3. Inspectores de la Dirección General Marítima - DIMAR para prevención y control de la contaminación marina.
 - 7.6.4. Precursores.
 - 7.6.5. Normas sobre mercancías, cargas peligrosas y cargas potencialmente contaminantes.

CAPÍTULO VIII

8. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.
 - 8.1. DOCUMENTACIÓN.
 - 8.1.1. Permiso especial para manejo de productos químicos controlados:
 - 8.1.2. Documentos para la carga peligrosa.
 - 8.1.2.1. Manifiesto de mercadería peligrosa para embarque, descarga o tránsito
 - 8.1.3. Documentos naves que transportan carga granel para el puerto.
 - 8.1.4. Documentos para las naves que transportan carga general y contenedores.
 - 8.1.5. Documentos otros tipos de naves.
 - 8.1.6. Documentos previos a la salida de la nave.
 - 8.2 ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.
 - 8.2.1. Facilitación del tráfico marítimo y portuario.
 - 8.3. VISITA OFICIAL.
 - 8.4. LIBRE PLÁTICA.
 - 8.5. RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.
 - 8.5.1. Reserva de derechos en las operaciones de cargue y descargue.
 - 8.5.2. Reserva de derechos en el recibo, almacenamiento y entrega de la carga COMPAS S.A. Tolú, se reservar el derecho a:
 - 8.6. Acceso de las autoridades al puerto.
 - 8.7. Inspección vigilancia y control.

CAPÍTULO IX.

9. INGRESO Y SALIDA DE BUQUES.



Documento firmado digitalmente



- 9.1. AUTORIZACIÓN.
- 9.2 USO DE REMOLCADOR.
- 9.3 USO DE REMOLCADOR POR REQUERIMIENTO DE LAS AUTORIDADES.
- 9.4 REQUISITOS PARA PRESTAR SERVICIO EN LOS PUERTOS.
- 9.5 PILOTAJE Y PRACTICAJE.
- 9.6 SOLICITUD DE PILOTO PRÁCTICO.
- 9.7 LUCES Y SEÑALES.
- 9.8 ASISTENCIA Y AYUDA EN CASOS DE EMERGENCIA.

CAPÍTULO X.

- 10. DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.**
 - 10.1. RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.
 - 10.2. FASES EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.
 - 10.3. PERÍODOS DE RESPONSABILIDAD EN LAS FASES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.
 - 10.4. DEFINICIÓN Y RESPONSABILIDADES EN LA ENTREGA DE CARGAMENTO.
 - 10.5. RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES, DAÑOS, AVERÍA A LA CARGA Y A LOS BIENES PROPIEDAD DE LA EMPRESA.
 - 10.6. MERCANCÍA ABANDONADA.
 - 10.7. CARGAMENTOS BAJO CONTROL JUDICIAL.
 - 10.8. CAUSALES EXONERATIVAS DE RESPONSABILIDAD DE COMPAS S.A.
 - 10.9. LÍMITES INDEMNIZATORIOS.
 - 10.10. RESPONSABILIDAD POR LESIONES PERSONALES Y MUERTE DE PERSONAS EN EL TERMINAL.
 - 10.11. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS AMBIENTALES.



CAPÍTULO I.

ASPECTOS GENERALES

1. HABILITACIÓN DE PUERTO:

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolu, cuenta con la declaración como puerto habilitado para el comercio exterior por Ministerio de Transporte y Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales resolución 012058 del 18 de noviembre del 2011 y 04750 del 12 de junio del 2013. Cuenta con el contrato de Concesión Portuaria No. 015 del 26 de septiembre de 1996 otorgado por la Superintendencia general de puertos y el otrosí No 5 del 23 de septiembre del 2016, que amplía el plazo de la concesión hasta el año 2036 (anexo 01 y anexo 01a)

1.1. OBJETIVO

El reglamento de condiciones técnicas de operación del terminal de COMPAS Tolú, es el documento por medio del cual se establecen las normas para operar en forma eficiente y segura, basados en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones del estado colombiano y en la normatividad internacional aplicable.

El presente reglamento tiene por objeto definir las condiciones técnicas de operación y servicios de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y establecer los procedimientos cuyos objetivos son:

- Facilitar la vigilancia sobre las operaciones realizadas en instalaciones portuarias en especial las de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y las de los usuarios.
- Tomar todas las medidas para garantizar operaciones seguras y cumplir con las regulaciones de seguridad para los puertos colombianos.
- Garantizar la operación de la terminal durante las 24 horas todos los días del año. Con excepción de caso fortuito o fuerza mayor; o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, emergencia sanitaria o a solicitud de una autoridad competente o por condiciones meteorológicas o hidro meteorológicas.
- Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.
- Efectuar y facilitar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.
- Garantizar el cumplimiento de las disposiciones emitidas por las autoridades nacionales y las normas los Convenios Internacionales.

1.2. APLICACIONES DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN.

Las disposiciones y normas contenidas en este reglamento son aplicables en su totalidad a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, asociaciones portuarias, operadores portuarios, usuarios de las instalaciones portuarias administrados por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y en general, a las personas que ingresen a las instalaciones de la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A) Tolú en los aspectos específicamente señalados:

- En la actividad portuaria todas las personas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacionales; Así mismo se someten a las disposiciones y recomendaciones establecidas por la autoridad ambiental, especialmente lo contemplado en el plan de manejo ambiental aprobado.



- Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades portuarias en Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, están en la obligación de cumplir las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento.
- Ninguna persona podrá desembarcar o embarcar a las naves o desde ellas sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes, igual condición se aplica para equipajes o elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza.
- Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones de la compañía de Puertos asociados S.A. COMPAS S.A. Tolú, así como por el uso de las mismas o servicios, el armador, capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Sociedades de Intermediación Aduanera, Agencias de Aduana, Transportadores, Empresas Contratistas Autoridades Estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
- Ninguna persona natural o jurídica, incluida la tripulación, podrá desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos o de cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.
- Las disposiciones establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima - DIMAR, la Dirección General de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, Ministerio de Transporte -MT, Superintendencia de Puertos y Transporte y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley.
- Las Disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1^a del 10 de enero de 1991 y la resolución 850 de abril de 2017, la cual constituye parte integrante del presente Reglamento

1.3. DEFINICIONES.

Para la interpretación, aplicación del presente reglamento de operación y servicios se tendrán en cuenta entre otras las definiciones y disposiciones contenidas en las normas legales que sobre las materias rijan en especial las contenidas en:

Decreto ley 2324 de 1984, Ley 01 de 1991, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Artículo 40 y S.S. del Decreto 101 de 2000, Ley 658 de 2001, Ley 768 de 2002, Decreto 1601 de 1984, resolución 00850 abril 2017, Decreto 1423 de 1989, resolución 685 de agosto 2018 de la DIMAR.

De igual manera se acogerán las siguientes definiciones:

- **Actividad portuaria:** la construcción, operación y administración de los puertos, los rellenos, dragados, obras de ingeniería oceánica y en general todas aquellas que se efectúen en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre playas y zonas de baja mar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias (artículo 5 numeral 5.1 Ley 1 del 1991).
- **Agente marítimo:** Es un agente o intermediario que actúa en nombre y por cuenta del propietario de un buque y/o armador en los puertos y ejecuta las fases terrestres del transporte marítimo, entregando y recibiendo la carga. Puede representar a varias navieras y/o armadores.
- **Autoridad marítima:** Es la autoridad marítima colombiana encargada de ejecutar la política de gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación.



- **Abarloar:** Situar una nave artefacto naval al costado de otra nave o artefacto naval, para transbordar útiles, mercancías o personas, para prestar auxilio o para dar remolque, quedando en contacto por el costado y amarrado entre sí. Se han de poner defensas a lo largo del costado de abarloamiento. Si hay varios, uno al lado de otro, se dice amarrado en primera andana, segunda andana, etc.
- **Autorizados:** Los titulares de concesión homologaciones, autorización temporales licencias portuarias, prestaciones de servicio 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.
- **Aguas protegidas:** áreas marítimas como bahías interiores, esteros u otras de configuración geográfica que hacen que las condiciones del mar promedio (viento y olas), oscilen entre 0 y 1 de acuerdo con la escala de Beaufort.
- **Aparejos:** Herramientas y equipos utilizados para el manejo de la carga y contenedores.
- **ARIM:** Autorización de retiro o ingreso de mercancía.
- **Arribar:** Llegada de una embarcación
- **Artefacto naval:** Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.
- **Atracar:** Maniobra de amarrar al muelle una embarcación.
- **Boya de mar:** es una baliza flotante situada antes de la entrada al canal de acceso al puerto en donde se toma el piloto práctico.
- **Buque de descarga:** Se trata del navío desde el cual se realizará la transferencia.
- **Buque de maniobra:** Durante las maniobras y el amarre, la embarcación que se acerca al buque de rumbo constante para realizar las operaciones de amarre se denomina buque de maniobras.
- **Buque receptor:** Es el buque al cual se le trasferirá la carga desde el buque de descarga.
- **Buque de rumbo constante:** Durante el proceso de maniobras y amarre, la embarcación que mantiene el curso y velocidad para así permitir el acercamiento y amarre del buque de maniobras se denomina buque de rumbo constante.
- **Calado operacional del puerto:** será el anunciado por la autoridad marítima en el documento "Aviso a Navegantes" que se encuentre vigente a la hora de la consulta.
- **Canal de acceso al Puerto de Tolú:** Es el canal oficial del puerto definido por la DIMAR y establecido en la carta de navegación oficial del puerto de Tolú.
- **Cargas objetables:** Se consideran 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 hallan concentrado 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. (Artículo 3 Resolución 850 de 2017)

- **Carga a granel:** Es toda aquella carga que carece de envase, empaque y embalaje, su presentación para el transporte es de forma masiva y se divide en sólida, líquida y gaseosa.
- **Carga general:** Es toda carga unitarizada o suelta cuya presentación tiene envase, empaque o embalaje y es una unidad indivisible.
- **COMPAS:** Compañía de Puertos Asociados S.A.
- **CARSUCRE** (Corporación Autónoma Regional de Sucre): Ente Corporativo Especial del Orden nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera dotada de personería Jurídica propia. Ley 99 del 1993.
- **Defensas primarias:** Las defensas primarias son grandes defensas, capaces de absorber la potencia de impacto al atracar; además son lo suficientemente anchas como para evitar el contacto entre los buques, si estos deben ubicarse borda a borda.
- **Desestivar:** Disponer el cargamento dentro de la bodega del buque para la descarga.
- **DIAN:** Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- **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 un vehículo dentro del puerto o de la carga en el puerto.
- **Estructura portuaria:** obras de infraestructura y superestructura construidas en puertos para atender naves. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario y el comercio exterior, las cuales contemplan los terminales, muelles, bodegas, patios, áreas administrativas y embarcaderos.
- **Efectividad:** se refiere a la capacidad de lograr el máximo de resultados al mínimo costo y tiempo.
- **Eficacia:** se refiere a la capacidad de lograr resultados.
- **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 portuarias.
- **EMS:** Procedimiento de emergencia para mercancías peligrosa.
- **Encargado del control general de asesoramiento:** Es la persona designada para el control general de la operación de trasferencia de STS. Puede ser uno de los Capitanes (generalmente el Capitán del buque de maniobras) o un Superintendente de STS.
- **Entrada al puerto de Tolú:** Está ubicada en la posición latitud, 9°29'47,82" N. y longitud 75°36'33,23" W.



Documento firmado digitalmente



- **Escala de Beaufort:** Escala usada en navegación marítima para catalogar la fuerza del viento y la altura de las olas. En dicha escala se establece el cero (0) para las condiciones más calmadas, hasta doce (12) para describir las condiciones generadas por un huracán.
- **Estiba:** Ubicación y distribución conveniente de los pesos de un buque, y en especial de la Carga, de forma que ocupen el menor espacio posible de manera segura.
- **ETA:** Tiempo estimado de arribo.
- **ETD:** Tiempo estimado de zarpe.
- **ICA:** Instituto Colombiano Agropecuario.
- **ILO:** Siglas en el idioma inglés de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- **Inspección no-intrusiva:** Es la 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. (Artículo 3 Resolución 850 de 2017)
- **IMDG Code:** Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas.
- **IMO:** Organización Marítima Internacional.
- **Instalaciones portuarias:** Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario y el comercio exterior, las cuales contemplan los terminales, muelles, bodegas, patios, áreas administrativas y embarcaderos.
- **INVIMA:** Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos.
- **ISGOTT:** Guía internacional de seguridad para Buques Tanques Petroleros y Terminales.
- **ISM:** Código Internacional de Gestión de la Seguridad como el requerido por el Capítulo IX de SOLAS.
- **Libre plática (free practice) - requisito legal colombiano:** 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. (Artículo 3 Resolución 850 de 2107)
- **MARPOL:** Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques con sus enmiendas.
- **Modalidad de operación:** Se clasificarán las operaciones según la Vía que sigue la mercancía, las cuales son:
 - **Vía directa:** La mercancía realiza el paso directo al medio de evacuación.
 - Operación directa a camión.



Documento firmado digitalmente



- **Vía indirecta:** La mercancía se almacena en bodegas, tinglados, depósitos, o silos, o patios a la espera del medio de evacuación.
- Operación indirecta vía terrestre.
- **Operación portuaria:** Es el conjunto de servicios prestados en un puerto al buque y a la carga, para realizar el paso de mercancías desde el medio de transporte marítimo, al medio de transporte terrestre (buque a tierra) o viceversa (tierra a buque) o entre transportes marítimo (buque a buque) o marítimo fluvial o viceversa.
- **Operador portuario:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (artículo 5º, numeral 5.9 ley 1ª de 1991)
- **OCIMF:** Foro internacional marítimo de compañías petroleras.
- **OIT:** Organización Mundial del Trabajo.
- **Operación portuaria:** Es el conjunto de servicios prestados en una instalación portuaria al buque y/o a la carga, que contemplan actividades de traspaso de mercancías de modo terrestre a modo acuático, viceversa o entre si y otras actuaciones a la carga realizadas dentro de la instalación portuaria.
- **Operaciones de cargue y descargue barcaza a barcaza:** (Barge to Barge BTB) Operaciones mediante la cual se trasfiere carga general o carga a granel entre dos o más artefactos navales abarreados y firmemente amarrados entre sí. Esta operación se puede llevar a cabo mientras los artefactos navales se encuentren debidamente amarrados a una boyas, asistidos por uno o varios remolcadores, según lo determine la Autoridad Marítima. Incluye las maniobras de aproximación, abarreadamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos para trasbordo o trasferencia de carga, bien sea sólida o de fluidos a granel, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de zarpe.
- **Operaciones de cargue y descargue buque a barcaza:** (ship to Barge – STB) Operaciones mediante la cual se trasfiere carga general o carga a granel entre una nave y, uno o varios artefactos navales abarreados y firmemente amarrados a dicha nave. Esta operación se puede llevar a cabo mientras una nave se encuentra fondeada o amarrada a una boyas y uno o varios artefactos navales se encuentran abarreados y firmemente amarrados a dicha nave, asistidos por uno o varios remolcadores, según lo determine la Autoridad Marítima. Incluye las maniobras de aproximación, abarreadamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos para trasbordo o trasferencia de carga, bien sea sólida o de fluidos a granel, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de zarpe.
- **Operaciones de cargue y/o descargue buque a buque:** (Ship to ship – STS) Operación mediante la cual se trasfiere carga general o carga a granel entre buques abarreados y amarrados entre sí. Esta operación se puede llevar a cabo en aguas protegidas mientras una o ambas naves se encuentran fondeadas o amarradas a una boyas o, mar afuera con ambas embarcaciones navegando o fondeadas, asistidas por uno o varios remolcadores, según lo determine la Autoridad Marítima. Incluye las maniobras de aproximación, abarreadamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos para trasbordo o trasferencia de carga, bien sea sólida o de fluidos a granel, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de zarpe.
- **Operación en primera fase:** Corresponde al movimiento de la carga desde la bodega del buque hasta el muelle – costado de la nave o viceversa.



Documento firmado digitalmente



- **Operación de segunda fase:** Corresponde al movimiento de la carga desde el costado de la nave a sitio final de reposo de la carga dentro del terminal o viceversa.
- **Operación de tercera fase - Almacenamiento:** Permanencia de los cargamentos en una bodega o patio de almacenamiento de COMPAS Tolú.
- **Operación de cuarta fase y/o servicios terrestres a la carga:** Comprende todos los servicios o actuaciones prestados en función de la carga durante su período de almacenamiento en el terminal
- **Organizadores:** Personas jurídicas responsables por la organización de la operación de cargue y/o descargue buque a buque (STS, STB-BTS-TBT); pudiendo ser las empresas de transporte marítimo, empresas de explotación, refinación y comercializadoras de hidrocarburos y sus derivados, empresas portuarias, agencias marítimas, operadores STS y/o los comercializadores de la carga a trasferir, los cuales hacen las respectivas contrataciones de los buques y/o artefactos navales y demás naves y servicios STS necesarios a fin de llevar a cabo y de forma segura la operación de cargue y/o descargue.
- **PBIP:** Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, 2002.
- **PNC:** Plan nacional de contingencia contra derrame de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas.
- **POLFA:** Policía Fiscal y Aduanera.
- **Productividad:** rendimiento de unidad de carga , tonelada por el tiempo.
- **Protocolos:** Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria. (Artículo 3 Resolución 850 de 2017)
- **Proveedor de servicio STS:** Se trata de una empresa u organización especializada en brindar servicios de control para llevar a cabo operaciones de transferencia STS seguras. El proveedor de servicio también puede ofrecer el personal y los equipos necesarios como mangueras, defensas y embarcaciones menores de apoyo.
- **Puertos:** 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 un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
- **Reglamento Sanitario (RSI 2005):** Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58^a Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada. (Artículo 3 Resolución 850 de 2017)
- **Reglamento:** Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de COMPAS S.A.
- **Remolcador:** embarcación utilizada para ayudar a la maniobra de otras embarcaciones, principalmente al halar o empujar a dichas naves en puertos, pero también en mar abierto o



- a través en ríos o canales. También se usan para remolcar barcazas, barcos incapacitados u otros equipos.
- **SST:** Seguridad y Salud en el Trabajo.
 - **SAE:** Solicitud Autorización de Embarque.
 - **SOLAS:** Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar 1974.
 - **SOPEP:** Plan de Contingencia para Contaminación de Petróleo a Bordo de buques.
 - **STCW:** Convenio sobre la Titulación, Certificación y Guardias del Personal Embarcado con sus enmiendas.
 - **Superintendente STS:** Se puede designar a una persona para asistir al Capitán del buque en el proceso de amarre y desamarre de las embarcaciones y para coordinar y supervisar la operación de transferencia STS en su totalidad. También se lo conoce como Capitán de Amarre.
 - **Terminal:** Sitio a donde llegan los barcos que transportan pasajeros y carga.
 - **Tráfico portuario:** Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.
 - **UN:** Número asignado por el comité de las naciones unidas clasificando una(s) sustancia(s) las mercancías peligrosas.
 - **"Vessel notice":** carta de instrucciones operacionales al buque.
 - **Ventana de tiempo:** periodo de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar a la terminal portuaria y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización, previamente establecida entre las partes. (Artículo 3 Resolución 850 de 2017)
 - **Vía semidirecta:** La mercancía se almacena provisionalmente por cortos períodos de tiempo a la espera del medio de evacuación.
 - **Zarpar:** partir una embarcación del lugar donde se encontraba anclada o atracada. Levar anclas, soltar amarras o salir del puerto. (Artículo 2 Numeral 29, Ley 658 de 2001)

1.4. REQUISITOS DE CAPACIDAD TÉCNICA E IDONEIDAD PROFESIONAL ADECUADOS A CADA SERVICIO.

Las personas, natural o jurídica, que soliciten recibir o prestar servicios en las instalaciones de La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, deberán cumplir con las normas y reglamentos establecidos por las autoridades que rigen en la materia, las disposiciones del presente Reglamento y las demás instrucciones impartidas por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

Para iniciar actividades en las instalaciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, el solicitante deberá contar con la aprobación de la administración del terminal y luego completar su registro conforme a los requisitos establecidos por la compañía.



El registro del solicitante ante en la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú no implica asunción de responsabilidad de COMPAS S.A. Tolú, frente a terceros sobre la idoneidad, capacidad y desempeño de la persona registrada.

La presentación de la solicitud de registro ante la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, es una manifestación clara y expresa que el solicitante conoce y acepta las condiciones y normas de que trata este Reglamento y asume la responsabilidad y demás efectos que se deriven de su incumplimiento o inobservancia.

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

Toda persona natural o jurídica debidamente registrada ante la Autoridad Competente, que planee prestar servicios en las instalaciones portuarias deberá solicitar y obtener autorización a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú para la prestación del servicio, autorización que se otorgará de conformidad con la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión suscrito con la Nación, atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales y el artículo 30 de la Ley 1^a de 1991.

1.5 OBLIGACIONES

De las obligaciones de las personas naturales y jurídicas que usen y realicen actividades portuarias (capítulo 2 de la resolución 0850 de abril 2017).

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas que regulan las actividades portuarias, los autorizados deberán (Art.3-Res.0850 de abril 2017):

1.5.1. Operadores portuarios.

Los servicios relacionados con la actividad portuaria deberán ser prestados por operadores portuarios debidamente registrados de acuerdo con las normas vigentes expedidas por el Ministerio de Transporte y registrados ante el Terminal, comprometiéndose a cumplir con los requisitos establecidos por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

1.5.1.1. Documentos y requisitos para registro de operadores portuarios.

Todos los servicios establecidos por la ley como actividad portuaria deberán ser ejecutados por un Operador Portuario registrado ante la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú. Para lo cual, el Operador Portuario debe cumplir los siguientes requisitos:

- Diligenciar el formato de Registro y Actualización de Proveedores de Compas y ser firmado por el representante legal.
- Registro de operador portuario vigente expedido por la Superintendencia de Transporte. El registro tiene una vigencia de cinco (5) años contados a partir de la fecha en que se firme por el sistema de Vigilancia – VIGIA. Es obligación del operador portuario solicitar a la Superintendencia de transporte la renovación de su registro con tres (3) meses de anticipación a su vencimiento. De lo contrario, se entenderá que no desea continuar



Documento firmado digitalmente



- prestando sus servicios, por lo que la Superintendencia cancelará el registro e informará dicha novedad a los puertos donde se encuentra operando.
- Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio con fecha de expedición no mayor a un mes.
 - Copia del Registro Único Tributario (RUT).
 - Fotocopia de la cédula de ciudadanía del representante legal.
 - Listado de accionistas, socios o propietarios de la empresa con documento de identificación.
 - Certificación de cuenta entidad bancaria (vigencia inferior a tres meses). No aplica para los operadores que presten servicios como Ship Chandlers.
 - Certificaciones ISO, BASC, RUC u otras.
 - Diligenciar el Acuerdo de Seguridad de proveedores críticos de bienes o servicios debidamente firmado. Este documento es diligenciado cuando NO está certificado en BASC)
 - Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extras y sus renovaciones, cuando aplique.
 - El operador no podrá ceder los derechos y obligaciones, ni subcontratar total o parcialmente el cumplimiento del servicio sin previo consentimiento escrito de COMPAS, y en todo caso, de obtener la autorización, seguirá siendo responsable solidariamente por su cumplimiento, obligándose a pactar en los Contratos o acuerdos que celebre con sus subcontratistas para la prestación de los servicios, todas las obligaciones por el contraídas. En caso de ser aprobada la subcontratación el operador debe entregar copia del contrato o acuerdo firmado con la empresa suministradora de personal. Para el caso de los Ship chandlers no se acepta la subcontratación.

1.5.1.2. Documentación Adicional para operadores portuarios de servicios especializados.

- En el caso de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicaje, deberán adjuntar: Licencias vigentes de los pilotos que prestarán el servicio.
Licencia de explotación Comercial vigente, expedida por la DIMAR.
- Para empresas dedicadas al servicio de remolcadores:
Licencia de explotación Comercial vigente, expedida por la DIMAR;
Certificados de Navegabilidad y Permiso de Operaciones.

La anterior documentación será dirigida mediante oficio al Profesional Administrativo de Operaciones de cada terminal de COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., quien dará inicio al estudio de la solicitud, reservándose el derecho de solicitar cualquier otra documentación necesaria para la autorizar el registro del nuevo operador.

- Para empresas que realicen actividades de suministro de combustible, recepción de basuras, y/o desechos sólidos o líquidos, y las que así lo requieran, deberán adjuntar los siguientes documentos para revisión y aceptación de las áreas de Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo de la terminal:

La correspondiente Resolución de Licencia Ambiental expedida por la autoridad competente.

Plan de contingencia

Inventario de recursos para la atención de la emergencia para aceptación del área de Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo de Compas.

- Para actividades que así lo requieran, tales como fumigación de productos agrícolas. Registro del ICA.
- Fumigación de productos agrícolas, suministro de víveres, etc.



Documento firmado digitalmente



Certificado del Departamento Administrativo Distrital de Salud (DADIS), para empresas que adelanten actividades que así lo requieran.

Cualquier otra certificación o permiso que corresponda a actividades especializadas que requieran de la autorización de un ente u organismo estatal.

La anterior documentación será dirigida mediante oficio al Director Administrativo de Operaciones de COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A., quien dará inicio al estudio de la solicitud, reservándose el derecho de solicitar cualquier otra documentación necesaria para la autorizar el registro del nuevo operador.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú verificará la veracidad de la información presentada por el solicitante, podrá requerir ampliación, explicación o cualquier otra documentación que sea necesaria para autorizar el ingreso.

Pólizas de Seguros de Operadores Portuarios

Una vez autorizado el operador portuario, deberá constituir las siguientes pólizas de seguros como requisito para iniciar operaciones:

- Póliza de seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual de OPERADOR PORTUARIO, que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación - Superintendencia de Puertos y Transporte, en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a la contaminación del medio ambiente. Acorde a la resolución 0478 de 1999 superintendencia de puertos.
- Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. y/o terceros.
- Póliza de contaminación para las compañías que realizan labores de suministro de combustible, recepción de basuras y/o desechos sólidos o líquidos.

El valor y demás condiciones de las pólizas dependerán del valor del contrato para el caso de cumplimiento y pago de salarios; para Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual de las actividades a realizar al interior el puerto y serán indicados por la Compañía de Puertos Asociados SA, de acuerdo con la clasificación de riesgos correspondientes.

Cualquier cambio posterior a estas condiciones dará lugar a modificación del valor asegurado de las pólizas.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú podrá cambiar las condiciones y valores de las pólizas en el momento de la renovación de estas.

Una vez aprobadas y verificadas las pólizas correspondientes, La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, registrará al solicitante en su sistema informático. El Operador Portuario autorizado dará trámite al registro individual del personal atendiendo las instrucciones que sobre el particular le defina la oficina de Control de Acceso del Terminal.

Documentos que deben presentar antes de iniciar el servicio en las instalaciones portuarias de Compas (esta documentación es entregada antes del ingreso)

Todo operador portuario autorizado por COMPAS que realice alguna operación en nuestras instalaciones deberá cumplir con la entrega de la documentación establecida en los siguientes documentos de COMPAS:

- Obligaciones en materia laboral para contratistas
- Instructivo para la gestión del riesgo en contratista



- Instructivo Procedimiento de Carnetización.
- Disposiciones en materia de Seguridad, Salud, Protección y Medio Ambiente (HSSE).

1.5.2. Agencias marítimas.

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

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

1.5.3. Obligaciones de los usuarios.

De la terminal portuaria y de la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A) que realizan operaciones dentro de las terminales:

- Atender a toda solicitud de servicio portuario adicional, relacionada con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación realizada por los usuarios del puerto a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.
- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo a la normatividad vigente.
- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año de acuerdo a las demandas de servicio.
- Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practicaje manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
- Velar porque las compañías que realizan actividades portuarias adopten y cumplan el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.
- Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo en desarrollo de su función.
- Velar porque todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente acto administrativo y sean pagados por los usuarios de acuerdo a la estructura tarifaria vigente para cada instalación portuaria.
- Velar porque las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.



- Velar porque los vehículos que transportan carga por vía terrestre y su tripulación tengan espacios adecuados para la estadía previa al ingreso al terminal portuario para su respectivo cague y descargue.
- Desarrollar zonas de servicios previos al ingreso al terminal portuario en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú. Debe facilitar el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y enturnamiento que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cague y descargue y patios. La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú. Deberá garantizar el acceso directo a la plataforma de enturnamiento y citas agendadas haciendo uso de la tecnología de la información y de las comunicaciones con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de la carga en COMPAS S.A.
- La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, deberá reportarse periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces.
- Coordinar con las autoridades pertinentes para en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- Veracidad y exactitud de la información: Las personas naturales o jurídicas que ejecuten o realicen actividades portuarias o utilicen las instalaciones de Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, son responsables por la veracidad y exactitud de la información, de los documentos, informes que presenten. La Superintendencia de Puertos y Transporte dentro de sus atribuciones podrá aplicar sanciones cuando se encuentren irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según la naturaleza de la irregularidad.

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

1.5.4. Protección física de buques e instalaciones portuarias.

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

Es obligatorio para toda nave o artefacto naval que atraque o ingrese a las instalaciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, dar cabal cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias - PBIP, siempre y cuando esté incluido en el capítulo XI-2 del código anotado.

La Superintendencia de Puertos y Transporte y la DIMAR controlarán y vigilarán el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente reglamento.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, no podrá prestar los servicios portuarios a las naves que no cuenten con su certificado de protección a los buques según lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias – PBIP, salvo las excepciones establecidas en el reglamento.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, cuenta con un plan de protección avalado por la autoridad portuaria. Certificado de cumplimiento PBIP vigente (Anexo 24).

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



Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores portuarios, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos, usuarios y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias o embarcaciones cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o la estiba de la misma, la escasa visibilidad, obstáculos o que no se entregue por parte del buque o los dueños de la carga las instrucciones especiales que requiera para su manipulación que impidan su correcto manejo.

Los operadores portuarios deben presentar a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y mantener en todo momento pólizas vigentes, con cobertura y montos en las pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros, a la carga y a las instalaciones portuarias que se establezcan con la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

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

Esta acta será la base para la investigación del accidente por parte del comité designado para tal fin.

Los usuarios y operadores portuarios que causen daño a los equipos o instalaciones de propiedad de COMPAS, previo peritazgo que determine la responsabilidad, deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario se procederá a hacer efectiva las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos.

Los valores asegurados en las pólizas de responsabilidad civil por daños a terceros para los operadores portuarios, se establecen de acuerdo al tipo de operación que estén desarrollando (primera, segunda, tercera y cuarta fase) y serán fijados al momento de realizar las contrataciones con las empresas de operadores portuarios.

1.5.6. Cumplimiento de normas legales y convenios internacionales.

Las disposiciones y normas contenidas en este reglamento son aplicables en su totalidad a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, Tripulaciones, Operadores Portuarios, Contratistas, Transportadores, Agentes marítimos, Agentes de aduanas, usuarios de la instalación portuaria y en general, a las personas que ingresen a la instalación, soliciten o presten servicios en la zona concesionada a la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A) Tolú.

En adición a lo expuesto en el punto 1.2 del presente reglamento.

“Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades portuarias en Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, están en la obligación de cumplir las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento.

Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones de la compañía de Puertos Asociados S.A. - COMPAS S.A. Tolú, así como por el uso de las mismas o servicios, los usuarios, el armador, capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencias de Aduana, Transportadores, Empresas “Contratistas” Autoridades Estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

Las disposiciones establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones de ley expedidas por la Dirección



General Marítima, la Dirección de impuestos y Aduanas nacionales (DIAN), Ministerio de Transporte y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias, así como las normas internacionales vigentes en el ámbito marítimo, portuario y de comercio internacional conforme a la ley”.

- Las Disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1^a del 10 de enero de 1991, la Resolución 153 del 25 de noviembre de 1992, y la Resolución 0850 del 06 abril 2017 las cuales constituyen parte integrante del presente Reglamento.
- El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas en los puertos nacionales están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la Autoridad Marítima, en coordinación con las normas establecidas en el presente Reglamento.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte y ejercerá la vigilancia respecto a la prestación del servicio por parte de los operadores portuarios y de los usuarios de la compañía de servicios portuarios COMPAS S.A. Tolú para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y de competencia desleal.
- Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de baja mar en actividades portuarias, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de Superintendencia de Puertos y Transporte, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA, Autoridad local ambiental (Establecimiento Público Ambiental EPA) y Dirección General Marítima –DIMAR, cuerpo de guarda costas y autoridades policiales o quienes hagan sus veces. Igualmente, se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes habituales que estas entidades requieran y aquellos que les solicite por razones especiales, de conformidad con lo previsto en la legislación aplicable.

1.5.7. Criterios para la asignación de cargas.

Las operaciones serán desarrolladas por las compañías operadoras portuarias debidamente registradas, como se indica en los anteriores puntos del presente reglamento, de acuerdo al tipo de carga y la especialización de cada uno de los operadores, cuantificando las cargas con criterios operativos, distribución del objetivo con transparencia, equidad y sin discriminación entre los prestadores del servicio.

1.5.8. Elementos materiales para la prestación del servicio y sus características.

Los equipos, aparejos y materiales requeridos para la prestación de los servicios deben contar con las certificaciones, acreditaciones de capacidad y estado que garanticen una adecuada y segura operación en la compañía de puertos asociados COMPAS S.A.

En adición debe ser tenido en cuenta el concepto técnico que emitan las áreas de SST, mantenimiento y operaciones sobre el estado de estos equipo aparejos y materiales.

1.5.9. Maquinarias equipos y transporte de carga.

Las condiciones técnicas, mecánicas y en general de los equipos utilizados para la manipulación de la carga, deberán ser los adecuados y estar en óptimas condiciones de operatividad para el movimiento y transporte de carga, así como contar con la garantía respectiva y tener señalada su capacidad de carga para evitar riesgos de accidente, daños a la carga o a la infraestructura portuaria.

Es obligación de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y de los operadores portuarios, mantener el equipo de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No se podrán operar en las naves e instalaciones de la Compañía de Puertos



Asociados COMPAS S.A. Tolú, equipos con deficiencia en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.

Los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias deberán ser inspeccionados por cuenta de su propietario, a través de una casa clasificadora por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y entregar a la jefatura de operaciones los correspondientes certificados de cada máquina, herramienta y/o aparejo que utilicen en la operación, para establecer sus condiciones de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no podrán permanecer en las instalaciones portuarias. Los operadores portuarios llevarán un registro detallado de las inspecciones realizadas y del mantenimiento o reparación que se efectúen a los equipos el cual puede ser solicitado por COMPAS en cualquier momento.

Los equipos utilizados obedecen a las características de cada tipo de carga, resaltando los usos de bandas transportadoras, grúas móviles, cargadores, montacargas, tracto camiones, volquetas y un pañol de utilería (cambuche) suficiente y adecuada para el manejo de la carga.

1.5.10. Requisitos generales para acceso y permanencia en el terminal.

Se encuentran establecidos dentro del presente reglamento de condiciones técnicas de operación en el punto 1.4.

"Las personas, natural o jurídica, que soliciten recibir o prestar servicios en las instalaciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, deberán cumplir con las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, las disposiciones del presente Reglamento y las demás instrucciones impartidas por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y autoridades.

Para iniciar actividades en las instalaciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, el solicitante deberá contar con la aprobación de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos.

El registro del solicitante ante en la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú no implica asunción de responsabilidad de COMPAS S.A. Tolú frente a terceros sobre la idoneidad, capacidad y desempeño de la persona registrada.

La presentación de la solicitud de registro ante la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, es una manifestación clara y expresa que el solicitante conoce y acepta las condiciones y normas de que trata este Reglamento y asume la responsabilidad y demás efectos que se deriven de su incumplimiento o inobservancia.

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

Toda persona natural o jurídica debidamente registrada ante la Autoridad Competente, que planee prestar servicios en las instalaciones portuarias deberá solicitar y obtener autorización a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú para la prestación del servicio, autorización que se otorgará de conformidad con la capacidad de las instalaciones portuarias,



Documento firmado digitalmente



las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión suscrito con la Nación, atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales y el artículo 30 de la Ley 1^a de 1991.”

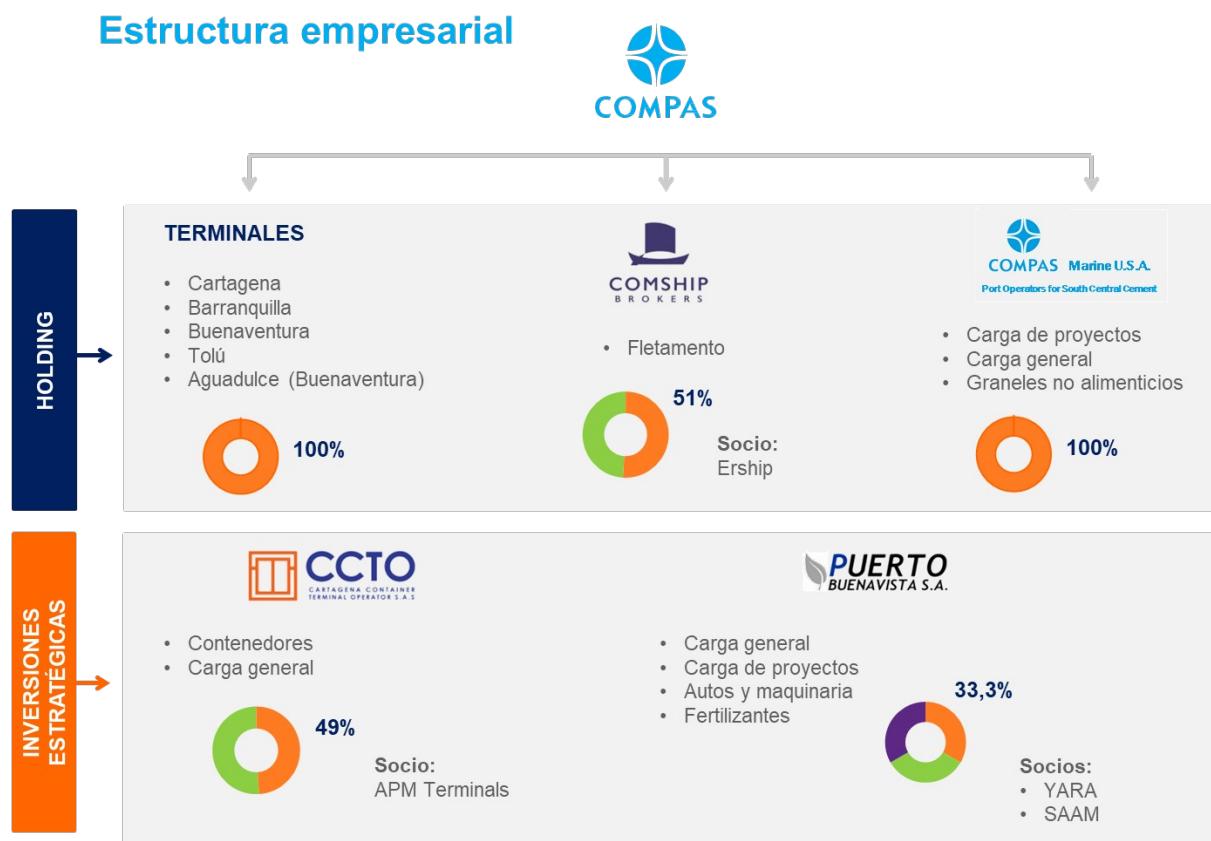
CAPÍTULO II.

2. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. ORGANIZACIÓN.

La instalación portuaria de COMPAS Tolú hace parte del grupo “compañía de puertos asociados COMPAS S.A.” El cual trabaja en el sector portuario y marítimo, COMPAS ofrece a los empresarios alternativas eficientes para sus operaciones de comercio exterior, con una red de terminales portuarios multipropósito nacionales e internacionales.

Presenta la siguiente estructura empresarial:



2.1.1. La compañía

Aspectos administrativos y organizacionales de la compañía.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. en Tolú desarrollará la administración portuaria bajo un criterio integral y cuenta con un personal estructurado en su organigrama corporativo (ver Anexo 02).

2.1.2. Funciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.



Independientemente del contenido de obligaciones y funciones derivadas de los contratos de concesión o autorizaciones respectivas, la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tiene entre otros, los siguientes derechos y obligaciones y funciones:

1. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de las instalaciones portuarias a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.
2. Construir, modificar, operar y explotar las instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros.
3. Prestar los servicios portuarios por si o a través de terceros.
4. Formular los Reglamentos de Operación y Servicios de las instalaciones portuarias.
5. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación.
6. Administrar, mantener, coordinar y hacer cumplir las disposiciones sobre eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias, la vigilancia para la seguridad de las mismas y de las cargas, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las facultades de las autoridades competentes.
7. Percibir, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente o a través de terceros, así como por las demás actividades comerciales que realicen.
8. Proporcionar la información estadística portuaria a los organismos y autoridades competentes.
9. Asegurar el cumplimiento de las normas y procedimientos que garanticen la integridad de las personas, la carga, las instalaciones, las motonaves, y el medio ambiente.

2.2. LA ADMINISTRACIÓN.

2.2.1. Modelo de administración.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, es un terminal portuario privado para el uso público donde se prestan servicios portuarios y logísticos a empresas y/o personas naturales constituidas legalmente de acuerdo a lo establecido en la ley 01/91 art 5.14.

2.2.2. La relación con los usuarios de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS Tolú.

Los usuarios deberán cumplir con las normas y/o disposiciones de las operaciones del terminal portuario, dispuestas en el presente reglamento.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, se reserva el derecho de admisión a sus instalaciones al usuario que no cumpla con el pago de los valores que adeude o que incumpla con los compromisos contraídos con el terminal.

Los usuarios deben solicitar a la gerencia del terminal, la autorización permanente o temporal, para el ingreso de vehículos, personal, equipos y maquinarias a las instalaciones.

Reclamos: Los usuarios en uso del derecho que les asiste pueden presentar escritos de reclamaciones debidamente documentados, por controversias suscitadas en la atención y facturación de los servicios. Los mismos deben ser presentados a la gerencia de La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y/o departamento comercial.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú coordinará con los usuarios registrados ante el terminal portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal, durante la ejecución de las operaciones.



Las comunicaciones entre los usuarios y la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se realizan vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Las comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a las naves, operaciones de embarque y descarga de mercadería, movilización de carga, almacenaje, transporte, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios."

2.2.3. Estructura tarifaria.

Tarifas. La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú de conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control, debidamente aprobadas y que se encuentran publicadas en la página web de la empresa a través del siguiente link: www.compas.com.co, las cuales forman parte integral de este Reglamento.

2.2.4. Facturación.

Con el fin de hacer más eficiente la prestación de los servicios portuarios, La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú ha reglamentado el proceso de facturación, así como la documentación requerida, todo lo cual (Anexo 05) forma parte integral de este Reglamento.

2.2.5. Sistema de gestión.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se encuentra certificada en las normas:

ISO 9001: 2015 (calidad)
 ISO 14001: 2015 (gestión ambiental)
 OHSAS 18001: 2007 (seguridad y salud en el trabajo)
 Manual SGCS BASC Versión 2-2017 (Anexo 33)
 Código ISPS (protección de buques e instalaciones portuarias).

2.2.6. Políticas de calidad y acceso o Política Integral.

En COMPAS S.A. estamos comprometidos con el mejoramiento continuo en la prestación de servicios logísticos a través de una gestión integral con todos los Grupos de Interés, mediante:

- El cumplimiento de la normatividad legal y legislación aplicable, así como la implementación de medidas de control para el lavado de activos y anticorrupción.
- La gestión de rentabilidad económica.
- La gestión social con las comunidades de influencia en las zonas de operación de la compañía.
- La disminución del impacto ambiental de nuestra actividad por medio de la gestión eficiente de residuos la prevención de la contaminación y el uso racional de los recursos naturales, así como la gestión de riesgos asociados.
- El desarrollo de las relaciones comerciales con proveedores y clientes, basadas en altos estándares de calidad y de servicio, así como en principios éticos que aseguren la transparencia y honestidad para el mutuo beneficio.
- Un clima laboral basado en los Valores Corporativos que promueve la inclusión, la equidad y el respeto a los derechos.
- Una dinámica que se oriente hacia el bienestar de sus trabajadores, a través de la identificación, valoración y el establecimiento de medidas que permitan la eliminación, sustitución, control y/o minimización de peligros y riesgos significativos, con el fin de prevenir accidentes de trabajo y la ocurrencia de enfermedades laborales.
- La disminución del impacto ambiental de nuestra actividad, por medio de la gestión eficiente de residuos, la prevención de la contaminación y el uso racional de los recursos naturales, así como la gestión de los riesgos asociados.



- Una gestión que garantice la integridad de las personas, instalaciones, carga y motonaves, mediante la implementación de altos estándares de operación, seguridad y protección.
- La aplicación de buenas prácticas de seguridad de la información, a través de una clara dirección, asignación de recursos, establecimiento de roles y responsabilidades, y alineada con los principios de confidencialidad, integridad y disponibilidad.
- Un sistema de gestión integral de riesgos que involucra en su funcionamiento a todos los niveles de la organización y a todos los colaboradores independientemente de su forma de vinculación y/o contratación y que se orienta hacia el cumplimiento de los objetivos estratégicos, la creación de valor, la prevención de amenazas, el aprovechamiento de oportunidades, la asignación y optimización de recursos y el mejoramiento del proceso de toma de decisiones.

2.2.7. Sistema de comunicación e información.

Sin limitarse únicamente a lo relacionado en este reglamento técnico de operaciones, para las comunicaciones, la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú, naves y personal involucrado en las maniobras podrán incluir todas las medidas que consideren necesarias para garantizar que sus operaciones sean eficientes y seguras.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú permite el uso de equipos de comunicación con frecuencias autorizadas por el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, de tal manera, que permita facilitar la operatividad, teniendo en cuenta los tipos de operaciones que realiza. Se exceptúan las zonas restringidas que figuran dentro del plan de protección presentado a la autoridad portuaria.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú y la agencia marítima coordinarán con todos los buques y artefactos navales la obligación de informar el inicio y término de las maniobras de atraque, zarpe, fondeo y movimientos dentro del puerto a la Estación de Control Tráfico Marítimo (ECTM).

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú y la agencia marítima coordinarán con todos los buques y embarcaciones mayores que hagan uso del servicio de practicaje del puerto, su obligación de permanecer a la escucha en canal de contacto de maniobras (VHF canal 16 o el señalado para tal fin) atentos a cualquier instrucción de la Estación de Control de Tráfico Marítimo (ECTM).

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

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú podrá indicar a los buques, embarcaciones menores y artefactos navales sobre el servicio de información y asistencia que suministra la Estación de Control de Tráfico Marítimo para la toma de decisiones relativas a la navegación, tales como:

- Condiciones meteorológicas y oceanográficas.
- Avisos a los navegantes.
- Estado de ayudas a la navegación.
- Situación del tráfico marítimo y fluvial.
- Buques con problemas de maniobrabilidad.
- Restricciones y trabajos actuales en el puerto.



Documento firmado digitalmente



La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú fomentará el uso de lenguaje claro y preciso; evitará transmitir mensajes excesivamente largos, con innecesarias repeticiones antes o después de cada transmisión. En ningún caso utilizará un mal vocabulario.

Está prohibida toda emisión que pueda causar interferencias perjudiciales en las comunicaciones de socorro, urgencia o seguridad y en especial:

- Las transmisiones inútiles.
- Las transmisiones de señales falsas o engañosas.
- Las transmisiones de señales y correspondencia superflua.
- La transmisión de señales sin identificación.

Se establece que la llamada de socorro tendrá prioridad absoluta sobre todas las demás comunicaciones.

Todas las estaciones que escuchen una señal de socorro cesarán inmediatamente cualquier transmisión que pueda perturbar el tráfico de socorro y seguirán escuchando en la frecuencia utilizada para la emisión de dicha llamada.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú por ningún motivo solicitará o autorizará maniobras con buques, embarcaciones y/o artefactos navales que tengan en malas condiciones de operación y mantenimiento en los equipos de comunicación.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú cuenta con el personal calificado certificado y autorizado para desempeñarse como radio Operador.

Las llamadas no podrán excederse de un minuto, salvo en casos de mensajes de socorro, urgencia y seguridad.

2.2.7.1. Equipos principales de radio HF.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú prohíbe las transmisiones de HF desde la estación principal de radio de un buque en razón a que puede causar resonancia eléctrica en partes aisladas de la embarcación, provocando la formación de un arco voltaico entre los herrajes de cubierta.

La utilización del equipo principal de radio de HF durante las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos y sus derivados puede resultar peligrosa. No se deben permitir las transmisiones en períodos en los cuales se pueda presentar gas inflamable en la zona de antenas o en lugares que generen dudas sobre la correcta conexión a tierra.

Las antenas principales de transmisión de radio HF están correctamente instaladas y cuentan con la respectiva puesta a tierra. No se debe utilizar mientras un buque este al lado del otro.

2.2.7.2. Equipos de VHF y UHF.

Las comunicaciones mediante equipos VHF o UHF son de baja potencia y, por lo tanto, no producen los mismos riesgos potenciales que el transmisor principal de radio. Como consecuencia, se permite el uso de estos equipos de comunicación, incluso cuando los buques se encuentran borda a borda. Además, son una alternativa para el equipo de radio principal dentro del radio de una adecuada estación costera. COMPAS Tolú cuenta con un instructivo para el manejo de comunicaciones vía radio (Anexo 29).



Las instalaciones portuarias verificarán que todos los equipos de radio VHF y UHF, generalmente utilizados durante las operaciones de amarre y carga, deben ser intrínsecamente seguros para maniobras de transferencia de hidrocarburos y sus derivados.

2.2.7.3. Comunicaciones satelitales.

Los equipos de comunicaciones satelitales operan normalmente con 1.6 GHz; los niveles de potencia que generan no son considerados de riesgo. Sin embargo, no deben ser utilizados cuando haya gas inflamable en las inmediaciones de las antenas.

2.2.7.4. Equipos de comunicaciones portátiles.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Tolú cuando realice maniobras de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados deberá restringir el uso de teléfonos celulares, cámaras fotográficas que utilicen pilas o baterías, asistentes de información portátil, calculadoras, etcétera, constituyen un riesgo para el buque si se utilizan en zonas peligrosas. Debe asegurar de que todo el personal involucrado en la transferencia de hidrocarburos y sus derivados, especialmente aquellos que visiten la embarcación por otros motivos (técnicos, supervisores, etcétera) estén al tanto de los peligros y de las restricciones para el uso de este tipo de equipos.

2.2.8. Código de ética y conducta.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, dispone del Código de ética y conducta, mediante el cual se adoptan medidas respecto al cumplimiento de buenas prácticas de administración y a la conducta de sus funcionarios, con clientes, proveedores, usuarios, autoridades y en general con cualquier persona natural o jurídica que requiera desarrollar actividades con la instalación portuaria (Anexo 06).

2.2.9. Publicidad.

Publicidad del reglamento de condiciones técnicas de operación de la compañía de Puertos asociados S.A. COMPAS S.A. Tolú. Este debe ser de fácil acceso para los usuarios del puerto y se debe mantener en lugares visibles de la terminal portuaria en formato físico y se debe garantizar el acceso a la versión electrónica vía web. Se exceptúa la información que por ley deba ser de uso reservado por parte de los autorizados.

2.2.10. Nuevas tecnologías.

Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, están en la obligación de acceder o permitir la aplicación y uso de tecnologías que minimicen los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios y permitan efectuar una eficaz, eficiente y segura operación respecto a los compromisos Supra Nacionales de prevención contra el terrorismo narcotráfico y sustancias o productos peligrosas, de tráfico restringido, etc.

La Superintendencia de Puertos y Transporte verificará que estos procedimientos cumplan los principios de celeridad y eficiencia dentro de los marcos legales vigentes; informando periódicamente al Ministerio de Transporte los avances y beneficios derivados de estos.

2.2.11. Zonas de tránsito de vehículos y peatones.

Los vehículos terrestres que ingresen y salgan de las instalaciones de La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú lo hará cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de vigilancia y seguridad industrial de la empresa. Las empresas transportadoras de suministros



Documento firmado digitalmente



asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones de La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y responderá por sus actos. Para tal efecto, el terminal establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

CAPÍTULO III

3. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

El terminal portuario de la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) -Tolú, se encuentra ubicado a 4 kilómetros del municipio de Santiago de Tolú, sobre la carretera Troncal del Caribe, tiene una extensión de 25 hectáreas aproximadamente. Para efectos de ubicación en planos se cuenta en este reglamento con el registro correspondiente (Anexo 22 y Anexo 45).

Nombre empresa: COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.

NIT: 800.156.044-6

Dirección: Carretera Troncal del caribe, Km 4 Vía Santiago de Tolú – Coveñas, municipio de Santiago de Tolú

Ciudad: Santiago de Tolú - Sucre

Teléfono: +(57 5) 6724250 Ext. 6340

Correo electrónico: ebarney@compas.com.co

Ubicación:

Linderos generales.

El área se encuentra ubicada en la instalación portuaria de la Compañía de Puertos Asociados S.A. – COMPAS S.A., instalación portuaria de Tolú, localizada en la Costa Atlántica Colombiana, en el departamento de Sucre, kilómetro 4 vía Santiago de Tolú – Coveñas (carretera Troncal del caribe) al sur-oeste del casco urbano de la ciudad de Santiago de Tolú, en la costa del Golfo de Morrosquillo, entre el arroyo de la perdiz y la Boca de Palo Blanco. Los terrenos del puerto limitan al sur, con el lote de Moisés Caraballo; al norte, con la finca de propiedad de la Sra. Margarita Pérez; al oeste, con la carretera troncal del Caribe y al este, con el mar Caribe. El acceso a la instalación portuaria se hace a través del corredor vial de la carretera Troncal del Caribe que conduce al departamento, de Montería y Sincelejo.

Linderos específicos.

De acuerdo con las áreas entregadas en concesión según el contrato de concesión 015 de 1996 Otro si 5, se establecen las áreas de uso público terrestre, marino y zona adyacente. A continuación, se muestran las coordenadas de los puntos en sistema Magna Sirgas Origen Oeste junto con su área y perímetro. La ubicación de estos puntos se puede encontrar en el (Anexo 22).



Documento firmado digitalmente



ZUPT CONCESION OTROSI 5 CONTRATO 015-1996					ZUPM CONCESION OTROSI 5 CONTRATO 015-1996				
ID	ESTE	NORTE	SEGMENTO	DISTANCIA (m)	ID	ESTE	NORTE	SEGMENTO	DISTANCIA (m)
C1	1162540,52	1541924,05	C1-C20	11,18	C1	1162540,52	1541924,05	C1-C18	206,67
C20	1162544,68	1541934,43	C20-C2	29,53	C18	1162346,93	1541996,41	C18-C18A	139,93
C2	1162556,50	1541961,49	C2-C3	70,23	C18A	1162215,32	1542043,93	C18A-C18B	41,05
C3	1162624,25	1541942,98	C3-C3A	9,97	C18B	1162229,85	1542082,32	C18B-C18C	40,00
C3A	1162629,30	1541951,58	C3A-C4	295,77	C18C	1162267,53	1542068,89	C18C-C18D	10,43
C4	1162779,15	1542206,58	C4-C5	50,61	C18D	1162263,76	1542059,17	C18D-C19C	110,22
C5	1162825,05	1542185,27	C5-C8	701,32	C19C	1162367,17	1542021,02	C19C-C3A	271,17
C8	1162598,74	1541521,47	C8-C10	49,66	C3A	1162629,30	1541951,58	C3A-C3	9,97
C10	1162552,17	1541538,71	C10-C11	188,69	C3	1162624,25	1541942,98	C3-C2	70,23
C11	1162610,65	1541718,11	C11-C12	156,31	C2	1162556,50	1541961,49	C2-C20	29,53
C12	1162629,99	1541873,22	C12-C1	102,90	C20	1162544,68	1541934,43	C20-C1	11,18
Área (m ²)		54.885,55	Perímetro(m)	1.666,17	Área (m ²)		13.535,94	Perímetro(m)	940,38

ZAD CONCESION OTROSI 5 CONTRATO 015-1996				
ID	ESTE	NORTE	SEGMENTO	DISTANCIA (m)
C5	1162825,05	1542185,27	C5-C7	68,00
C7	1162887,47	1542158,30	C7-C6	245,08
C6	1162944,10	1542396,75	C6-C13	98,62
C13	1163032,92	1542353,90	C13-C14	371,45
C14	1162989,03	1541985,05	C14-C15	99,30
C15	1162964,85	1541888,74	C15-C16	475,74
C16	1162756,22	1541461,19	C16-C17	112,41
C17	1162719,82	1541354,84	C17-C17'	118,23
C17'	1162610,70	1541400,34	C17'-C9	109,91
C9	1162646,31	1541504,32	C9-C8	50,57
C8	1162598,74	1541521,47	C8-C5	701,32
Área (m ²)		181.625,96	Perímetro(m)	2.450,61

Dirección:

Kilómetro 4 vía Santiago de Tolu – Coveñas, carreta Troncal del Caribe, Santiago de Tolu Sucre.

3.1. DESCRIPCIÓN DE LOS CANALES DE ACCESO.

El canal de acceso al puerto de COMPAS Tolú es un canal privado con longitud de 2.100 metros y ancho de 88 metros, cuenta con una profundidad aproximada de 13,5 metros. (ver Anexo 45).

A continuación, se presentan las coordenadas de Boyas. Detalles de la iluminación y otros elementos de señalización marítima se pueden encontrar en el plan de Señalización marítima en la DIMAR. Anexo (ANEXO 48)



ID	Magna Sirgas Origen Oeste		Geográficas		
	Este	Norte	Laitud	Longitud	Color
G1	1159983.007	1542918.205	9°30'8,56246" N	75°37'14,32071" W	Verde
R2	1159944.525	1542817.294	9°30'5,58429" N	75°37'15,59588" W	Roja
G3	1160953.734	1542548.069	9°29'56,38608" N	75°36'42,55586" W	Verde
R4	1160915.535	1542447.223	9°29'53,11003" N	75°36'43,82179" W	Roja
G5	1161925.165	1542177.750	9°29'44,20293" N	75°36'10,76868" W	Verde
R6	1161912.204	1542067.186	9°29'40,60724" N	75°36'11,20886" W	Roja
G7	1162154.202	1542272.645	9°29'47,25891" N	75°36'3,24884" W	Verde
R8	1162019.858	1541950.041	9°29'36,78075" N	75°36'7,69685" W	Roja
R10	1162174.501	1541957.668	9°29'37,00753" N	75°36'2,62745" W	Roja
R12	1162482.313	1541891.638	9°29'34,81645" N	75°35'52,54829" W	Roja
G9	1162253.355	1542171.289	9°29'43,94731" N	75°36'0,01326" W	Verde
G11	1162409.982	1542058.297	9°29'40,24914" N	75°35'54,89564" W	Verde
BYA-1	1162118.105	1542100.378	9°29'41,65876" N	75°36'4,45591" W	Amarilla
BE	1162401.088	1542034.931	9°29'39,49010" N	75°35'55,19040" W	Amarilla
BYA-2	1162132.108	1542095.003	9°29'41,48192" N	75°36'03,99771" W	Amarilla
Luz enfilación	1162670.948	1541835.380	9°29'32,95980" N	75°35'46,37373" W	N/A

En cuanto a su profundidad, el canal, zona de maniobras y puestos de atraque, cuentan con un calado operativo de 12,5m y una profundidad de dragado media de 13,5m. Así mismo, el canal es de servicio público para las motonaves que arriban a la terminal. Las profundidades correspondientes serán las certificadas por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto. La autoridad marítima, en su ámbito de competencia, verificará que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los tratados internacionales.

Es responsabilidad de Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú mantener la profundidad de los sitios de amarre y atraque. Igualmente, debe informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Dirección General Marítima y a los usuarios en general, el calado operacional de su área y las variaciones que ocurrán por los cambios en la profundidad. Batimetrías (Anexo 32 y 45).

Compas Tolú cuenta con un estudio de maniobras (Anexo 54) en el cual se amplía la información sobre el canal de acceso, indicando que es de una sola vía, que se encuentra en aguas protegidas (Golfo de Morrosquillo) con profundidades a partir de los 14 mts, rumbo de entrada 155°, cuenta con boyas de señalización 3 verdes y 3 rojas y tiene 88 mts de ancho por 2100 mts de largo.

Cuando se ejecuten con la debida autorización, obras que modifiquen las instalaciones portuarias, su configuración, profundidad, capacidad y características, se deben informar a las autoridades para que actualicen sus registros.

3.2. DARSENA DE MANIOBRA.

El Terminal de COMPAS en Tolú cuenta con una dársena de maniobra o reviro con forma circular frente al muelle. Su diámetro es de 360m a próximamente y su profundidad de 13,5 metros aproximadamente. (Ver Anexo 45)

3.3 ÁREAS DE MANIOBRA Y ATRAQUE.

El terminal de compas Tolú cuenta con un área adecuada para efectuar las maniobras de atraque y zarpe con señalización e iluminación en sus áreas, garantizando las medidas de seguridad



pertinentes para las maniobras, para ello cuenta con 43 bitas de amarre de 100t y 34 defensas con cono y pantalla (ANEXO 49 – ANEXO 50 – ANEXO 51 – ANEXO 51a).

Se dispone de dos boyas de amarre (BYA) las cuales se colocan en los casos que los pilotos prácticos consideren necesarios, las coordenadas son:

1162118,105 E – 1542100,378 N
1162132,108 E – 1542095,003 N

según el marco de referencia Magna Sirgas Origen Oeste (Anexo 45 Y ANEXO 48)

Figura 1. Detalles del muelle de COMPAS Tolú.

Nota 1. de acuerdo a la Resolución 0441 de 2019 de DIMAR y 005 de 24 de diciembre 2020, se procedió a retirar la boya de amarre que estaba trabajando en la dársena de giro, esto genera las siguientes acciones:

- Ampliación del diámetro de la zona de giro pasando de 260 mts a 360 mts.
- Para el correcto amarre de las motonaves ubicaron dos bitas más en el muelle, pasando de 41 a 43 con las mismas capacidades.

3.4. DESCRIPCIÓN DE LAS ÁREAS DE MUELLES.

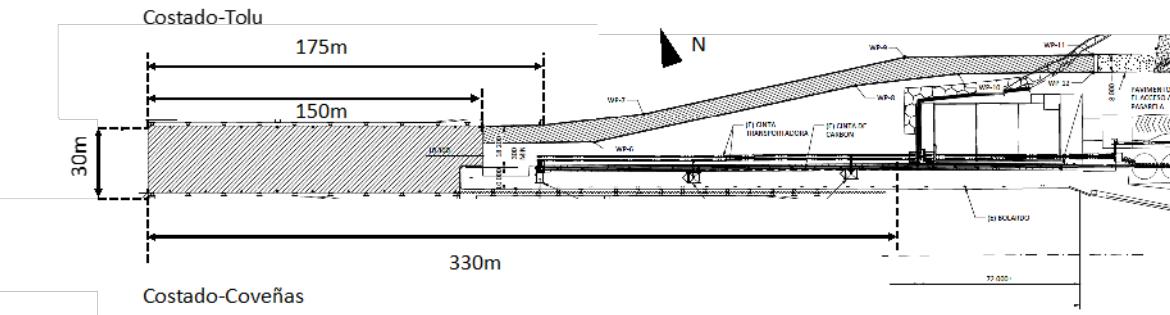
MUELLE

Actualmente el terminal cuenta con dos posiciones de atraque. Una del costado de Tolú (norte) y otra del costado Coveñas (sur).

El muelle tipo espigón construido en concreto perpendicular a la línea de costa con una longitud utilizable para el atraque de motonaves de 330m del lado sur (Coveñas) y de 175m del lado norte (Tolú) y una profundidad aproximada de 13,5 metros

(ver Figura 2. Detalles del muelle de COMPAS Tolú).





El acceso de vehículos al muelle del lado norte (Tolú) se realiza desde tierra a través de un viaducto consolidado en el presente documento, aplicado a la ampliación de la plataforma de atraque en extensión adicional de 150 metros por 30,0 m de ancho, lateralmente se complementa el acceso con un viaducto de 301.4x8,0 metros, de los cuales 30,0 metros quedarán en tierra. Mas detalles (ANEXO 48).

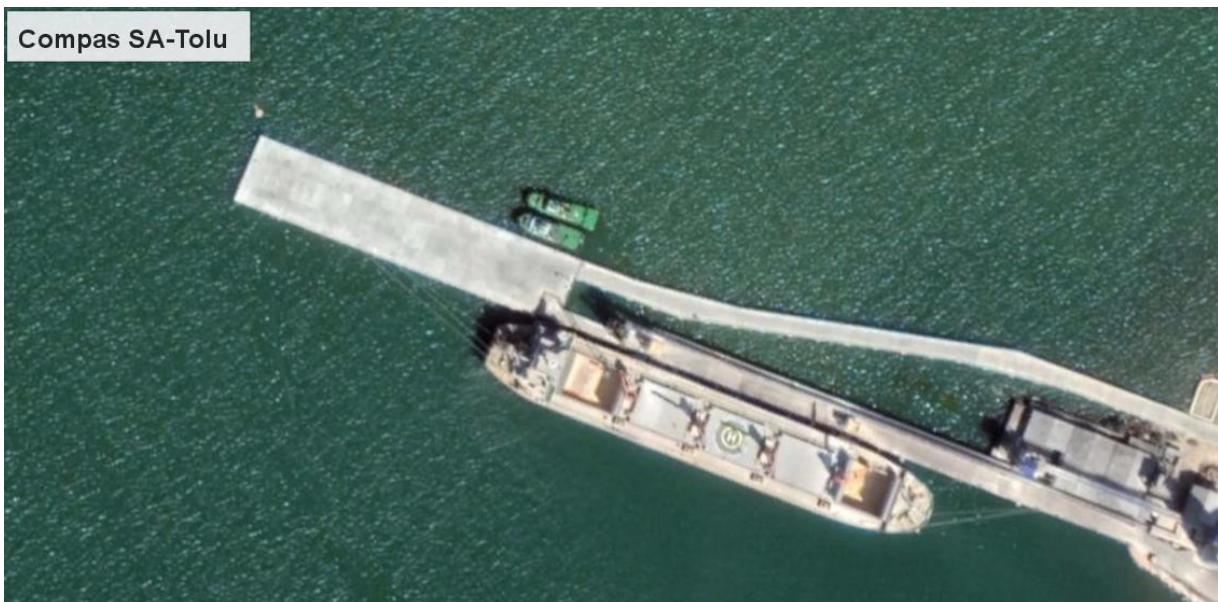


FOTO DEL VIADUCTO Y PLATAFORMA MUELLE COSTADO (TOLU)

La capacidad portante máxima distribuida es de 20kPa. Sin embargo, grúas y otro tipo de maquinaria que aplican cargas puntuales puede transitar por el muelle sin inconvenientes. Para el muelle construido en el año 2019 el límite máximo de las cargas móviles es una grúa tipo Liebherr 420 con una carga máxima aplicada de 270kPa en un área de 9,9m². Detalles de los muelles se pueden encontrar en el (Anexo 52 y Anexo 15)

3.5. AYUDAS A LA NAVEGACION

El Terminal de Compas Tolú cuenta con un plan de señalización debidamente registrado ante la autoridad marítima en el cual se describen las ayudas a la navegación tales como boyas, luces de enfilar entre otras ver (ANEXO 48)

3.6. PELIGROS A LA NAVEGACIÓN.

Los buques que se aproximen al golfo de Morrosquillo por el Norte, Noroeste y Oeste, deben tener cuidado con la extensa zona de poca profundidad, al suroeste de la isla Tintipán en latitud 09° 47' 00" Norte y longitud 76° 51' 00"W. Los que efectúen la recalada por el suroeste prestarán atención a Isla Fuerte, la cual siempre se debe dejar por el costado de estribor; además de lo anterior, es importante tener especial cuidado con la obstrucción señalada por el Faro Roca Morrosquillo EN



LATITUD 09° 35.48' N y longitud 075° 59. 53' W también con el sector de bajos "Bushnell", ubicado en latitud 09° 25' 00" Norte y longitud 76° 21' 00" W.

Se encuentran localizados 07 arrecifes artificiales así: 03 ubicados frente al corregimiento de Berrugas, a una (1) milla náutica de la costa, con una profundidad de 9 metros en las siguientes coordenadas:

Puntos	Latitud N	Longitud W
A	09° 41' 0.32"	75° 38' 1.91"
B	09° 41' 005"	75° 38' 8.37"
C	09° 40' 8.875"	75° 38' 1.75"

01 ubicado frente al municipio de Tolú, con una profundidad de 8 a 10 metros, en la siguiente coordenada: Latitud 09° 32' 31" N. Longitud 75° 36' 16" W. 01 Ubicado frente a la Boca de la Ciénaga con profundidad de 8 a 10 metros en la siguiente coordenada: Latitud 09° 27' 11" N. Longitud 75° 38' 50" W. 01 Ubicado frente al sector de Coveñas, con profundidad de 12 metros a 1.24 millas náutica de la costa, en la siguiente coordenada: Latitud 09° 26' 2.2" N. Longitud 75° 40' 2.7" W. 01 Ubicado frente a Punta Bolívar, con profundidad de 14 metros, a 1.4 millas náuticas de la costa, en la siguiente coordenada: Latitud 09° 26' 04" N. Longitud 75° 44' 03" W.

Debido a la existencia de tubería para cargue de combustible, está prohibido el tránsito de embarcaciones y toda actividad o maniobra que represente peligro para las instalaciones submarinas tales como fondeo, arrastre, vertimientos de desechos, por lo tanto, los buques deberán navegar con precaución en proximidades al área restringida.

Puntos	Latitud N	Longitud W
1	09° 24' 47"	75° 42' 17"
2	09° 27' 25"	75° 44' 36"
3	09° 29' 00"	75° 47' 16"
4	09° 31' 38"	75° 48' 35"
5	09° 33' 03"	75° 47' 12"
6	09° 30' 23"	75° 43' 30"
7	09° 25' 09"	75° 41' 06"
8	09° 24' 45"	75° 41' 21"

Adicionalmente Compas Tolú cuenta con un estudio de maniobras que esta disposición de los usuarios (anexo 54)

3.7. ÁREAS DE FONDEO.

La terminal no tiene áreas de fondeo propias, se utilizan las áreas de fondeo de influencia del terminal que están indicadas en la Resolución RESOLUCIÓN NÚMERO (0446-2020) MD-DIMAR-SUBDEMAR-GINSEM-ASEM 25 DE AGOSTO DE 2020.

MAR CARIBE
(...)

DEPARTAMENTO DE SUCRE

COVEÑAS

Resolución No 0446-2020 – MD-DIMAR-SUBDEMAR-GINSEM-ASEM de 25 de agosto de 2020



Área Fondeo CP09-DELTA

Puntos	Latitud N	Longitud W
A	9° 30' 00" N	75° 38' 00" W
B	9° 30' 00" N	75° 39' 00" W
C	9° 31' 00" N	75° 39' 00" W
D	9° 31' 00" N	75° 38' 00" W

Las naves que se dirijan a fondeo deben acatar la instrucción que sobre la zona asignada emita la autoridad marítima.

3.8. UKC Y CALADO OPERACIONAL.

Las profundidades promedio de las áreas de compas Tolú son:

Canal de acceso: 14,0 metros
 Dársena de giro: 13,4 metros
 Posiciones de atraque: 13,4 metros

El calado operacional del canal de acceso, dársena de giro, zona de atraque es de 12,5 metros y debe tener un margen respecto a la profundidad real existente (Under Keel Clearance o UKC), 5% en el canal de acceso, y de 0,3 metros. en el berth pocket.

3.9. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA SEGÚN EL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA.

COMPAS S.A. terminal Tolú realiza estudios batimétricos cada cuatro meses con el propósito de mantener la información de profundidad del sitio de atraque actualizada. Esta información es reportada a la Capitanía del Puerto de Coveñas, agencias marítimas, compañía de pilotos y compañías de remolcadores (Anexo 32).

El mantenimiento del sitio de atraque se hace periódicamente con base en el análisis de los estudios batimétricos que se realizan trimestralmente.

Cuando se realicen actividades o estructuras portuarias en el terminal con la debida autorización de la ANI, Ministerio de Medio Ambiente y DIMAR, que modifiquen las instalaciones del terminal, como la profundidad, especificaciones del muelle o capacidades, se deben actualizar todos los datos del terminal y darlos a conocer a las entidades competentes, anexando los planos correspondientes.

3.10. ACCESOS VEHICULARES, FÉRREOS Y PEATONALES.

El acceso a la instalación portuaria se hace a través del corredor vial de la carretera Troncal del Caribe o Ruta 90 que conduce al departamento, de Montería y Sincelejo y pasa frente al puerto. Se cuenta con una portería para el control de acceso en donde se da ingreso a los vehículos que entran a cargar y/o descargar productos como para el personal de usuarios y contratistas de la instalación quienes llegan al puerto en vehículos particulares o de transporte público. Se adjunta para mejor ilustración una imagen del plan de movilidad del terminal (ANEXO 53)

No se tiene acceso férreo.

3.11. PATIOS Y BODEGAS.



El Terminal de la Compañía de Puertos Asociados S.A. – COMPAS S.A. instalación portuaria de Tolú, está diseñado para operaciones de cargue y descargue de carga general suelta, contenedORIZADA, granel limpio y carbón. Cuenta con bodegas, patios para las cargas que almacenaS.

Detalles de las bodegas e infraestructura para almacenamiento, se encuentran en el (Anexo 55).

3.12. INSTALACIONES PARA EL RECIBO DE LA CARGA.

El Terminal de la Compañía de Puertos Asociados S.A. – COMPAS S.A. TOLU cuenta con facilidades portuarias adecuadas y suficientes para el recibo de las cargas indicadas en el punto anterior. Para tal efecto se tienen silos horizontales y verticales con equipos y sistema para el manejo tecnificado.

Detalles de las facilidades, patios, silos verticales, horizontales e infraestructura para el manejo técnico de la carga, se encuentran en el (Anexo 55)

3.13. EQUIPOS PARA OPERACIÓN PORTUARIA.

Relación de los equipos.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con los equipos necesarios para el desarrollo de sus operaciones según el tipo de carga. Artículo 18. Resolución 850 (Anexo 38).

3.14. INSTALACIONES DE RECEPCION

Compas Tolú cuenta con instalaciones para recepción residuos basuras y demás productos contaminantes.

Se tiene una estructura técnicamente diseñada para acopio de residuos generados durante la operación, con tres cubículos separados (reciclables, ordinarios y peligrosos).

En las áreas operativas se cuenta con seis estaciones de recepción consistentes en canecas con tapa debidamente rotuladas para depositar los residuos sólidos clasificados, periódicamente estos residuos son retirados por contratistas debidamente certificados.

El manejo de residuos líquidos se realiza a través de empresas externas que cuenten con la documentación pertinente para la actividad.

Para el caso de los residuos peligrosos generados en la operación, se realiza la gestión con empresas locales certificadas que realizan su retiro trimestralmente (Anexo 14).

Se cuenta con un programa establecido para manejo de residuos sólidos

3.15. PROTOCOLOS PARA OPERACIÓN EN FASES DE ADECUACIÓN, AMPLIACIÓN O MODIFICACIÓN.

Si llegado el caso la instalación portuaria decidiera adelantar un proceso de licenciamiento para la adecuación de la terminal; una vez obtenidas las licencias o permisos emitidos por las autoridades correspondientes, La instalación portuaria emitirá o modificará los anexos que contemplen los protocolos y contingencias de operación durante la ejecución de las obras, al presente RTO, cada vez que se vaya a entrar en una fase de adecuación, ampliación o modificación de la instalación portuaria, solo si la magnitud de las mismas afectan la operatividad del terminal se modificarán los protocolos que haya lugar según el alcance permitido en la licencia o permiso. Lo anterior, de



acuerdo con lo establecido en el parágrafo del artículo 17 de la resolución 0850 del 06 de abril del 2017 emitida por el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO IV

4. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.

4.1. HORARIOS.

Las operaciones en la terminal de COMPAS S.A. Tolú se realizan las 24 horas del día, todos los días el año, de acuerdo con la demanda de servicios (Art. 44 Res. 850/17 Ministerio de Transporte).

4.1.1. Horario de atención al público.

Los servicios operativos tanto marítimos como terrestres se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año.

COMPAS S.A. Tolú, determinará los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos del terminal, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios.

La permanencia en el Terminal deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley. Ninguna persona puede permanecer en el terminal cumpliendo funciones de trabajo más tiempo del permitido legalmente.

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

4.1.2. Horario de trabajo.

Los servicios marítimos y terrestres se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año. Se podrá modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas del terminal y dándolos a conocer oportunamente a las autoridades correspondientes y a la comunidad de usuarios. Lo anterior, independientemente de las tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de estos servicios.

COMPAS S.A. Tolú, determinará los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos del Terminal, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios.

4.2. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

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

4.2.1. Condiciones de acceso a la prestación de los servicios.

Las condiciones de acceso a la prestación de servicios que se fijan en el presente reglamento deberán garantizar en materia de eficiencia, eficacia y competitividad los siguientes objetivos:

- La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de salubridad, seguridad y calidad que se establezcan en el respectivo contrato de concesión.



- El desarrollo de la planificación portuaria.
- El comportamiento competitivo de los operadores portuarios del servicio.
- La protección de las personas, medio ambiente e instalaciones.
- La libre participación en la prestación de los servicios básicos.
- La protección de los intereses de la Autoridad Portuaria y de la seguridad pública.

4.2.2. Concepto y clases de servicios básicos.

Para los efectos de este reglamento, tendrán la condición de servicios básicos aquellos que estén asociados directamente a las operaciones de carga y descarga de embarcaciones o a las operaciones directamente vinculadas al intercambio entre medios de transporte o al tránsito marítimo, siempre que se desarrollen en las embarcaciones, o íntegramente en las zonas portuarias.

Estos servicios al igual que el mantenimiento, y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, son de interés público y estarán sujetos a la ley, se desarrollarán, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, salubridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad y precio razonables, así como respeto al medio ambiente.

4.2.3. Tipos de servicios básicos.

Son aquellos servicios a la carga y/o a la nave que se desarrollan durante el cumplimiento de la operación portuaria

Los servicios básicos ofrecidos por COMPAS S.A. Tolú directamente o a través de uno sus proveedores son los siguientes:

Servicios a las naves:

- Muellaje.
- Apertura de escotilla.
- Suministro de agua potable.
- Cargue – Descargue.
- Transbordo.
- Estiba – Desestiba en nave.
- Recepción de aguas de sentinas.
- Trimado.
- Trincado.
- Servicios de lancha.

Servicios a las Cargas o actuaciones a la carga:

- Clasificación de las cargas.
- Reconocimiento o inspección de mercancías.
- Estiba y desestiba en lugar de almacenamiento.
- Tarja.
- Manejo y manipulación de carga.
- Embalaje, desembalaje y reempaque.
- Pesaje y cubicaje.
- Marcación, etiquetado y rotulación.
- Toma de muestras.
- Almacenaje de mercancías.
- Porteo de la carga – urbano o transporte terrestre.
- Inventario de mercancías.



Otros servicios:

Son todos los servicios distintos a los servicios básicos, los cuales COMPAS S.A. Tolú puede prestar directamente o a través de terceros, por los cuales se cobrará un precio establecido. Pueden ser:

- Servicio de practicaje o pilotaje.
- Remolque.
- Amarre y desamarre de buques.
- Reparaciones menores.
- Aprovisionamiento.
- Recepción de residuos.
- Suministro de combustible.
- Alquiler de equipos.
- Alquiler o suministro de estibas o pallets.
- Carpe y descarpe de camiones.
- Descarrozado y carrozado de camiones.
- Parqueo y enturnamineto de camiones.
- Servicios adicionales a los transportadores terrestres y marítimos.
- Alquiler de áreas.
- Suministro de energía a contenedores refrigerados.
- Limpieza de contenedores.
- Limpieza de bodega de buques.
- Alistamiento de camiones para cargue
- Otros.

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

Tendrán acceso a prestar servicios básicos los operadores portuarios que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurso en causa de incompatibilidad y acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

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

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

- La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.
- El desarrollo de la planificación portuaria.
- El comportamiento competitivo de los operadores portuarios del servicio.
- La protección de las personas, medio ambiente e instalaciones.
- Planes de responsabilidad social empresarial con las comunidades. Empleo, capacitaciones, ayudas etc.
- La protección de los intereses de la Autoridad Portuaria y de la seguridad pública.



4.3. DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

Toda persona natural o jurídica que requiera realizar operaciones en representación de terceros en las instalaciones de COMPAS S.A. Tolú, deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en el presente reglamento para los operadores portuarios y presentar solicitud escrita por parte del agente marítimo si es operador marítimo, o solicitud del representante del dueño de la carga.

Para el ingreso de personal a la instalación portuaria, previa a su entrada debe cumplir con los requerimientos establecidos en el instructivo de control de acceso a COMPAS S.A. Tolú vigente.

Adicionalmente, para el ingreso de visitantes a los buques se debe cumplir con los requisitos establecidos en el instructivo de control de acceso en la parte que hace referencia a este asunto (Anexo 03).

Todo operador o trabajador que ingrese a las instalaciones del Terminal, debe cumplir con el instructivo de identificación y carnetización de empleados, usuarios, contratistas, clientes y vehículos (Anexo 04).

Para los visitantes al terminal estos deberán cumplir con lo establecido en el procedimiento de control de acceso de visitantes.

4.4. PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTOS.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, definirá los requisitos para el registro de los diferentes usuarios del Terminal y solicitará los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias.

Con base en la obligación de actualizar el presente reglamento de acuerdo con lo establecido en la resolución 0850 de abril 2017, todas las compañías inscritas para prestar servicios portuarios y marítimos a través de las instalaciones de COMPAS S.A. Tolú deberán actualizar toda la documentación aportada para su registro y complementar con aquella que previamente no hubiera sido requerida de acuerdo con lo establecido por COMPAS SA para este fin.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios del Terminal, a través de la sala de análisis.

Adicionalmente los usuarios deben cumplir con las normas legales que las autoridades impongan en cualquier momento.

COMPAS S.A. Tolú, en cumplimiento de normas, cuenta con acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior que garantizan la integridad de los productos colombianos en el exterior (Anexo 33 y Anexo 34).

En cumplimiento a la Circular externa 100-000005 de 2014 de la Superintendencia de sociedades, por medio de la cual es obligatorio realizar procesos de debida diligencia y conocimiento de clientes y contrapartes la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. podrá abstenerse de prestar los servicios a los clientes, operadores portuarios, agencias marítimas, agencias de aduana, agentes de carga, transportes y/o usuarios en general que no cumplan con la presentación oportuna de la documentación necesaria para realizar el respectivo análisis y verificación en el sistema de control de lavado de activos/financiación del terrorismo PROTOCOLO SARLAFT COMPAS (Anexo 34).

4.5. SERVICIOS GENERALES.



4.5.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.

La instalación portuaria cuenta con una dársena de maniobra y canal de acceso propio, que se utilizan para efectos operativos en las maniobras de las naves y que están descritos en los numerales 3.1 y 3.2 del presente reglamento.

4.5.2. Seguimiento y control de la operación portuarias marítimas y terrestres.

El seguimiento y control de las operaciones portuarias se lleva a cabo haciendo una continua revisión del cumplimiento de los protocolos operativos y de seguridad con que cuenta la compañía, que están anexos a este reglamento y hacen parte integral del mismo.

4.5.3. Vigilancia y protección para las áreas de la instalación portuaria.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, cuenta con un plan de protección que es resultado de una evaluación de riesgos realizada a la instalación portuaria y debidamente aprobado por la autoridad marítima (DIMAR) la cual cumple con los estándares de seguridad del código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias PBIP (Anexo 36 y Anexo 24).

Adicionalmente COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo cuyo objetivo es complementar el procedimiento para la protección de COMPAS mediante el cumplimiento de las directrices emanadas por la Dirección de Gestión de Riesgos, orientadas a prevenir la materialización de actos ilícitos, velando por la integridad de las personas, cargas, equipos, motonaves e infraestructura del terminal. Así mismo, se especifica que controles específicos se deben ejecutar en los puestos de seguridad en cada terminal (Anexo 20).

Para identificar y prevenir riesgos generado por el accionar delincuencial materializado en el hurto de elementos y saqueo de la carga y mercancía COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo en tal sentido (Anexo 35).

4.5.3.1. Seguridad física.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se encuentra certificada por la autoridad marítima acorde a lo dispuesto en el Convenio SOLAS – Código PBIP mediante declaración de cumplimiento (Anexo 24), por lo tanto, COMPAS S.A. Tolú brinda mediante sus procesos, seguridad a las personas, las instalaciones portuarias, equipos portuarios, carga y motonaves.

Los elementos para el control de seguridad con los que cuenta son:

- Cerramiento perimetral.
- Circuito cerrado de televisión con monitoreo permanente.
- Rondas de seguridad 24 horas.
- Convenios con policía y armada nacional.
- Coordinaciones permanentes con Guardacostas.
- Empresa Privada de Seguridad y Vigilancia.
- Control de acceso peatonal y vehicular.

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

Todas las áreas del terminal de COMPAS S.A. Tolú se encuentran provistas de sistemas de iluminación adecuados (Anexo 47).

4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal.

En la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, los operadores portuarios y en general, los prestadores de los servicios (contratistas) en los puertos, serán responsables por la



Documento firmado digitalmente



limpieza de los muelles, y en general de las zonas utilizadas en el terminal, las cuales deberán mantenerse limpias al término de las operaciones. En caso de incumplimiento COMPAS contratará a cuenta del prestador – contratista los servicios que se requieran para la limpieza de los muelles.

Adicionalmente, se cuenta con contratistas permanentes para realizar labores de saneamiento y limpieza de todas las áreas de la terminal portuaria sin excepción, incluidas labores especializadas de aseo industrial.

4.6. SERVICIOS A LA NAVE.

Los servicios prestados a las naves en el Terminal de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, comprenden el muellaje, operación de cargue y/o descargue, aprovisionamiento, reparaciones, zarpe y todos aquellos requeridos para la atención adecuada de los barcos. También enunciado en los puntos 4.2.2. y 4.2.3 del presente reglamento.

Toda embarcación que arribe al Terminal debe estar representada por un Agente Marítimo debidamente reconocido por la autoridad competente y registrado ante la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, quien conforme a lo establecido en el art. 1492 del Código de Comercio, será responsable solidariamente ante el terminal por el pago de los servicios prestados a la nave.

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño.

1. Las principales características del tipo de buque de diseño que atraca en la instalación de COMPAS Tolú son las siguientes DWT 60.000 MT, con 220 m de eslora y 33.5 m de manga.



BUQUE TIPO	ESLORA MAXIMA	MANGA MAXIMA	CALADO MAXIMO
PANAMAX / CARGA GENERAL Y GRANELES	220 metros	33,5 metros	12,5 metros SW

4.6.2. Servicio de practicaje o pilotaje.

Obligación de usar piloto práctico: Toda nave de bandera extranjera con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B.), superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada y salida del puerto de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero.

El servicio de Practicaje o Pilotaje será prestado por empresas de practicaje debidamente registradas para tal fin, sujeto a la legislación vigente en especial a la Ley 658 de 2001 y aquellas normas que la modifiquen o reformen. Igualmente, deberán estar registrados y clasificados como Operadores Portuarios.



Documento firmado digitalmente



Los Prácticos desarrollarán su servicio de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima - DIMAR.

El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento al capitán de la nave en la conducción de la embarcación para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida y cualquier maniobra que se efectúen dentro de la zona portuaria.

Responsabilidad por la navegación y maniobras. La asesoría del piloto práctico no exime al capitán de buque de su responsabilidad en el comando del buque, en la navegación y maniobras, el capitán puede aceptar o no las recomendaciones del piloto práctico.

El agente Marítimo de las naves hace la solicitud de servicio de piloto práctico ante los operadores portuarios que cumplen los requisitos legales ante la superintendencia de Puertos y Transporte, DIMAR y la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

La agencia marítima debe informar a la oficina de operaciones de COMPAS S.A. Tolú en el momento que el piloto práctico aborda la motonave.

El piloto práctico una vez aborde la nave establece contacto vía VHF con el personal de amarre en tierra, y estos últimos coordinan con el supervisor de operaciones marítimas de COMPAS S.A. Tolú las operaciones de atraque, zarpe y cambio de muelle.

Supervisión del servicio de Practicaje o Pilotaje: La supervisión en cuanto al desempeño y prestación del servicio que ejecutan los operadores portuarios de Practicaje o Pilotaje, la efectúa la Superintendencia de Puertos y Transporte. En caso de siniestros o accidentes, la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, informará a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva.

Todo piloto que quiera prestar sus servicios en COMPAS S.A. Tolú, debe tener licencia vigente. Estos documentos son controlados por la autoridad marítima nacional, DIMAR.

Cooperación con las autoridades: La Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima - DIMAR vela por la adecuada prestación del servicio verificando entre otras el régimen de inhabilidades e incompatibilidades establecidas en la ley y la existencia del número suficiente de pilotos calificados en cada puerto para atender sus necesidades.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, garantiza las facilidades para la prestación del servicio de Practicaje o Pilotaje, adicionalmente Compas Tolú cuenta con un estudio de maniobras el cual esta a disposición de los usuarios (ANEXO 54).

En caso de que una compañía de pilotos se niegue o no se presente a realizar una maniobra por cualquier razón, la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú solicitará a la agencia marítima que se asigne otra compañía para la maniobra. Todos los perjuicios por la no prestación del servicio será responsabilidad de la compañía de pilotos que no realizó la maniobra.

Reglamentación de garantías e indemnizaciones: COMPAS S.A. Tolú exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de pilotaje, que constituyan las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros en general, así como el impacto ambiental, con base en lo dispuesto por las normas que regulan el registro de operadores portuarios, y por unos montos que a juicio de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. resulten adecuados para el cubrimiento de los riesgos que generan.

El Operador Portuario que obstruya o realice acciones tendientes a evitar el cumplimiento del Reglamento del Servicio de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima, será objeto de sanción por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte; en caso de tratarse de



Empresas de Practicaje o Pilotaje, se podrá solicitar ante la Dirección General Marítima la cancelación de la respectiva licencia.

La Dirección General Marítima - DIMAR es quien señala para cada zona portuaria, los procedimientos para solicitar el servicio de conformidad con lo establecido por la normatividad y reglamentación vigente; e indica el lugar donde el piloto debe abordar la nave o desembarcar de la misma y la prioridad en la prestación del servicio de practicaje conforme a la Ley 658 de 2001. Esta información se encuentra incluida en los Derroteros y Avisos a los Navegantes que publique dicha entidad

4.6.3. Servicio de remolque portuario o maniobra de asistencia.

La supervisión en cuanto al desempeño y prestación del servicio de remolque portuario prestado por el operador portuario de remolque, la efectúa la Superintendencia de Puertos y Transporte - SUPERTRANSPORTE.

Los remolcadores como naves, son inspeccionados, clasificados y habilitados para operar por la Dirección General Marítima -DIMAR en concordancia con el reglamento de servicio de remolcadores; igualmente la DIMAR controla el desempeño técnico y profesional del personal de mar.

El servicio de remolque portuario o maniobras de asistencia será prestado por empresas de remolque debidamente registradas para tal fin, sujeta a la legislación vigente en especial a la Resolución No. 849 del 2019 de la Dirección General Marítima - DIMAR y aquellas normas que la modifiquen o reformen. Igualmente, deberán estar registrados y clasificados como Operadores Portuarios. El servicio de remolcadores se prestará en la zona portuaria acorde a las regulaciones expedidas por DIMAR.

COMPAS S.A Tolú, cumple con las regulaciones vigentes y se apoya en relación a la asistencia de remolcadores y pilotos prácticos con compañías habilitadas y avaladas por DIMAR y LA SUPERPUERTOS para realizar sus operaciones.

Es obligatorio el uso de remolcador para toda nave con tonelaje bruto superior a 2.000 toneladas según lo establecido por la autoridad marítima DIMAR. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas de Registro Bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario.

El armador, el capitán y el agente marítimo del remolcador, son responsables por los daños que este cause por su culpa o negligencia o mal funcionamiento del remolcador.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de remolcador, que constituyan las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros en general, así como el impacto ambiental, con base en lo dispuesto por las normas que regulan el registro de operadores portuarios, y por unos montos que a juicio de COMPAS S.A. Tolú resulten adecuados para el cubrimiento de los riesgos que generan.

Los agentes Marítimos de las motonaves, hacen la solicitud de servicio de remolcador ante los operadores portuarios que cumplen los requisitos legales ante DIMAR y la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

La agencia marítima deberá informar a la oficina de operaciones de COMPAS S.A. Tolú el operador portuario de remolcadores que apoyará las maniobras.



Al quedar la nave totalmente amarrada al muelle el supervisor de operaciones marítimas de COMPAS S.A. Tolú registrará en el sistema misional todos los datos y detalles de la maniobra.

COMPAS S.A. Tolú, tomará las medidas necesarias para garantizar las facilidades para la prestación del servicio de remolque portuario a las naves que utilizan sus instalaciones.

En caso de que una compañía de remolcadores no llegue a tiempo o se niegue a realizar una maniobra por cualquier razón, la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú solicitará a la agencia marítima que se asigne otra compañía para la maniobra. Todos los perjuicios por la no prestación del servicio será responsabilidad de la compañía de remolcadores que no realizó la maniobra.

Uso de remolcador por requerimiento de la autoridad: Tanto la Dirección General Marítima - DIMAR como la Autoridad Portuaria, requerirán obligatoriamente a las naves, dentro del puerto, o al entrar a puerto, a utilizar los servicios de remolque portuario, para garantizar la seguridad de las instalaciones y la navegación segura, de conformidad con la Resolución número 849 del 2019 de la DIMAR, vigente de remolcadores y aquellas normas que la modifiquen o reformen.

Asistencia y ayuda en casos de emergencia: En situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de las instalaciones portuarias, seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a las empresas prestatarias del servicio de remolque portuario la asistencia y prestación de servicios a las naves.

Cooperación de las autoridades: la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima – DIMAR, velarán por la adecuada prestación del servicio verificando entre otras el régimen de inhabilidades e incompatibilidades establecidas en la ley y la existencia del número suficiente de remolcadores para atender las necesidades en cada puerto.

Toda compañía que opere remolcadores de asistencia que presten sus servicios en las instalaciones de COMPAS S.A. Tolú, deberán obtener previamente de la Dirección General Marítima -DIMAR, el permiso de operación que los autoriza para ello y cumplir la normatividad nacional e internacional acogida por Colombia.

Los remolcadores de asistencia están obligados a atender oportunamente emergencias tales como derrame, incendio, encallamiento, hundimiento de naves o cualquiera otro que comprometa la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente marino, los bienes comunes y el acceso al puerto, en los términos señalados en el artículo 1545 y siguientes del Código de Comercio.

Requisitos para prestar servicio de remolque portuario: Las empresas prestatarias de servicio de remolque portuario en las instalaciones de COMPAS S.A. Tolú, deben cumplir los requisitos establecidos para tal fin, en especial las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), contenidas en la circular MSC/Circ.1111, MEPC/Circ.409, FAL/Circ.110 del 8 de septiembre de 2003, y aquellas que las modifiquen, cuyo propósito es proveer medidas que garanticen la adecuada asistencia de remolcadores en puerto, la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y la facilitación del tráfico marítimo, y estar debidamente registrado y clasificado ante el Ministerio de Transporte como Operador Portuario.

Los remolcadores que prestan servicios en los puertos 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 contar abordo con todos los elementos



Documento firmado digitalmente



necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

De acuerdo al buque de diseño y a la resolución número 0100 del 17 de abril del 2006 de la DIMAR, en su relación eslora / toneladas bollard pull - TPB, se requiere 1 remolcador para las maniobras, dependiendo de las condiciones meteo marinas, el número de remolcadores puede ser mayor, bajo la aprobación del Capitán del buque y de su piloto práctico.

4.6.4. Servicio de amarre y desamarre de buques.

Las naves deberán ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de la tripulación, de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en la terminal. Es responsabilidad del Capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión, distribución y cantidad de las amarras, en los diferentes estados de carga y marea.

Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones de COMPAS S.A. Tolú. Incluyendo remolcadores, planchones o gabarras, el amarre o desamarre en muelle deberá ser efectuado por un operador portuario autorizado y registrado ante la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, el cual será contratado por el armador o su representante para tal fin, con el objeto de garantizar la seguridad en las operaciones.

La empresa de amarre contratada debe coordinar con los buques y barcazas para soportarse en el instructivo "Amarre Efectivo" de la OCIMF que provee información sobre todos los aspectos de las operaciones de amarre. Además, deben cumplir con las recomendaciones contenidas en la publicación "Guía de Equipo de Amarre" de OCIMF. El ISGOTT que también contiene información de referencia útil en este tema. La maniobra de amarre o desamarre, deberá ceñirse a lo establecido en las normas marítimas aplicables a la materia, así como a los usos y costumbres que le sean aplicables.

La empresa de amarre deberá asegurar que el personal de amarradores sea el idóneo para ejecutar la maniobra y cumpla las directrices emitidas por la Autoridad Marítima Nacional en este sentido, incluyendo la posesión de una Licencia de Explotación Comercial vigente.

4.6.5. Servicio de muellaje.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú ofrece a las naves el servicio de muellaje en sus instalaciones. Cuenta con muelles dotados con un sistema de defensas para la protección de los buques y del muelle, bitas, boyas de amarre (anexos 49 al 51^a). El valor del servicio está incluido en el tarifario publicado en la página web de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

4.6.6. Apertura de escotilla.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, dentro de su procedimiento de planeación y atención a las motonaves, incluye el paso de apertura y cierre de escotillas el cual es solicitado por el supervisor marítimo del terminal y es ejecutado por la tripulación de la nave (Anexo 11).

4.6.7. Acondicionamientos grúas, plumas y aparejos.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú dentro de su procedimiento de planeación y atención de motonaves, incluye la operación de desarranche y presentación de grúas y plumas, que es realizado siempre por la tripulación, una vez esto finaliza el operador de grúa o Winchero realiza las pruebas iniciales en vacío para revisar el estado de la grúa o pluma.



Cuando haya dudas respecto de las plumas, grúas y aparejos, equipos de cargue y descargue o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga, la autoridad competente, DIMAR, dispondrá inspecciones a las plumas y aparejos de las naves y artefactos navales para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue y descargue. El costo de esta inspección será asumido por el armador de la nave (Anexo 11).

4.6.8. Reparaciones menores.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú previa solicitud del agente marítimo y notificación a la autoridad marítima autorizará reparaciones menores a las naves dentro de sus instalaciones, siempre y cuando estas no afecten la seguridad del personal, la instalación, la carga y el medio ambiente. Este tipo de reparaciones deben permitir en caso de requerimiento la movilización de la nave.

Las reparaciones mayores no se podrán efectuar sin el previo consentimiento de la autoridad marítima y de COMPAS S.A Tolú.

Para efectos de determinar la clase de reparación que podrá realizarse, la agencia marítima y el Operador Portuario que ejecutarán las labores de reparación informarán por escrito al jefe de operaciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, todos los detalles del trabajo a realizar y esperará hasta que este le sea aprobado.

Ninguna persona podrá, sin permiso escrito de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, y de la autoridad marítima ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en el terminal, para moverse cuando sea requerido para hacerlo.

En caso de requerir cualquier actividad técnica de reparación o de mantenimiento que pueda afectar las áreas donde se encuentra la nave, estas deben ser aprobadas previamente por COMPAS S.A Tolú y contar con notificación y autorización de la capitanía de puerto y demás autoridades competentes.

4.6.9. Aprovisionamiento y usería.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú previa solicitud del agente marítimo autorizará el ingreso a la terminal de compañías aprovisionadoras de naves que se encuentren debidamente inscritas en el terminal como operadoras portuarias y que cuenten con una Licencia de Explotación Comercial vigente expedida por la autoridad marítima nacional.

4.6.10. Recibo o suministro de lastre.

Las naves que ingresen al terminal, antes de entrar en aguas colombianas, deberán cambiar todo el lastre por agua de mar, si éste ha sido tomado en ríos, lagos, canales o puertos anteriores a fin de garantizar que el lastre que se descargue este limpio y que en todo caso cumplan con los convenios internacionales y con la Resolución DIMAR 0477 de 2012 "por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control, para verificar la gestión del agua de lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeras en aguas jurisdiccionales colombianas".

4.6.11. Suministro de combustibles en la zona portuaria (muelle).

Operaciones de entrega de combustibles a las naves.

Los capitanes de las naves cuando entreguen y/o reciban combustible, se someterán a los establecido en los protocolos pertinentes con el propósito de prevenir derrames. En caso de



derrame se deberá comunicar de inmediato a los responsables del puerto, a la autoridad marítima y a la autoridad ambiental.

Para la realización de éste servicio, se deberá cumplir con lo siguiente:

- El servicio de transporte se realizará únicamente por medio de carrotanques desde la plataforma de atraque al barco, con visto bueno por las autoridades competentes según corresponda.
- El servicio se efectuará bajo el control del primer oficial de la nave, en coordinación con el encargado de la empresa que suministra, el perito asignado por la Capitanía de puerto - DIMAR, el profesional de SISO, el profesional de ambiental y el Jefe de protección del terminal, quienes coordinarán la operación según los procedimientos establecidos, considerando en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación proveniente de buques (MARPOL 73/78), y enmiendas.
- Se instalarán carteles o avisos con indicación de prohibición de fumar, de luces con llama abierta y de cualquier fuente de ignición, así como la colocación de los conos de señalización en el muelle, de manera que sean visualizados por el personal que labora en el área. Se izará la bandera Bravo del código internacional de señales y de noche, la luz roja de tope del mástil conforme al código internacional de señales.
- Antes de iniciar el bombeo se deberán sellar todos los imbornales de la nave a fin de contener en la cubierta de la nave, cualquier derrame casual de combustible. Igualmente se deberán contar con una barrera de contención, la cual deberá estar tendida en todo momento para controlar cualquier fuga en caso de un derrame, a fin de minimizar la contaminación del medio marino.
- Se colocarán barreras para impedir la expansión del derrame.
- Se deberá disponer del número adecuado de equipos contra incendio tanto en cantidad como en eficacia y desplegarlo en las inmediaciones de las tomas del manifold y válvula de ingreso.
- Se revisará que la bandeja de seguridad de retención esté en óptimas condiciones de estanqueidad y tenga la capacidad de albergar el combustible por fuga o pérdida en la toma de combustible.
- El buque designará un tripulante que se ubicará permanentemente en las cercanías del manifold (la toma de combustible), a fin de comunicar a la sala de máquinas de la nave, la orden de parar la operación de bombeo en forma inmediata, de ser necesario.
- El perito asignado por la Capitanía de puerto - DIMAR confirmará el alistamiento de la nave, al camión cisterna a fin de dar inicio al bombeo. El terminal no autorizará el inicio y desarrollo de las operaciones sin la presencia permanente del perito designado por la DIMAR.
- Se colocarán los empaques o juntas en ambos extremos de la manguera que conecten a la nave, con barcaza y/o al camión cisterna y bandejas para la recolección en caso de derrame.
- La operación de transferencia se iniciará a una presión reducida a fin de verificar que no haya fugas en las conexiones, en las mangueras, o en la toma de combustible, en las líneas de los tanques previstos y que no aparezcan manchas de residuos oleosos a los costados de la nave.
- La presión de descarga no debe exceder la presión acordada y debe ser monitoreada en el manómetro de las válvulas.
- El perito de la capitanía de puerto, el personal de la nave y el del proveedor de combustible, controlarán la correcta ejecución durante toda la operación.
- Con la finalidad de evitar reboses, los tanques de recepción no deben ser llenados al 100% de su capacidad.
- Al finalizar el servicio, el proveedor de combustible informará al Jefe de protección del término de la operación y retirará el material empleado.



- El Jefe de protección notificará al profesional ambiental, profesional SISO y Supervisor de operaciones, que la operación ha concluido indicando las novedades que se pudieran haber presentado.

4.6.12. Servicios de lancha

Este servicio será prestado por proveedores debidamente inscritos ante el terminal y que cuenten con una licencia de explotación comercial vigente expedida por la autoridad marítima.

4.6.13 – 14. Recepción de desechos sólidos, líquidos y vertimientos

Para el descargue de desechos sólidos, desechos líquidos y aguas de sentina o servidas por los sistemas de la nave, La Agencia Marítima debe informar a la Capitanía de Puerto cuando requiera el servicio de descargue de desechos sólidos y/o líquidos; para que con ello se asigne a un inspector garante del procedimiento. Este inspector no eximirá a la instalación portuaria de llevar a cabo los controles y procedimientos establecidos para la realización de esta labor. Para esto, el agente marítimo solicitará un operador portuario debidamente autorizado y que cuente con la licencia de explotación comercial y licencia ambiental para el manejo y disposición final de este tipo de residuos. Se debe ceñir como mínimo a lo establecido en los Convenios y Tratados Internacionales, en especial MARPOL 73/78 y sus anexos.

El Capitán o Propietario de la nave debe responder a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú o al operador de la instalación portuaria, por los costos de limpieza en que incurra por este motivo.

Después de finalizado el descargue de combustible, el operador portuario entregará al profesional ambiental de COMPAS S.A. los respectivos certificados de disposición final de los desechos descargados, cuando los tenga disponibles.

4.6.15. Servicio de vigilancia.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un esquema de protección y vigilancia expuesto en el literal 4.5.3 del presente reglamento.

4.6.16. Servicios públicos.

Todos los servicios públicos que utiliza la terminal de COMPAS S.A. Tolú son suministrados por las empresas municipales a excepción de agua y alcantarillado.

4.6.16.1. Agua.

Las naves que requieren servicio de agua deben coordinar con la Agencia Marítima la compra de la misma a través de un proveedor autorizado por el puerto. COMPAS facilita el ingreso y demás para que el aprovisionamiento se lleve a cabo.

4.6.16.2. Comunicaciones.

COMPAS S.A Tolú adquiere el servicio de comunicaciones de internet y datos a través de dos proveedores privados a nivel nacional, los cuales garantizan el servicio constante durante el año y ofrecen un canal dedicado para las conexiones entre las terminales del grupo. Este sistema se diseñó para que, en caso de fallar una línea, se tenga la segunda siempre disponible.

El puerto no cuenta con servicio telefonía fija, y para telefonía móvil se cuenta con un proveedor a nivel nacional que presta el servicio de manera continua todo el año, con canales individuales para cada instalación portuaria.



Documento firmado digitalmente



4.6.16.3. Electricidad.

Los servicios públicos de energía son prestados por la empresa pública ISAGEN quien la suministra a través de la infraestructura que tiene Electrocosta en la región y que ofrece los servicios en el municipio de Tolú.

4.6.17. Fumigaciones.

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú. Previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, 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. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú podrá tomar en alquiler para su uso equipos y aparejos de terceros que estén debidamente inscritos como proveedores y solicitará que todos los equipos y aparejos estén certificados por una entidad especializada (casa clasificadora y el fabricante).

4.6.19. De los servicios generales ofrecidos a las naves.

Para las naves que recalcan en la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se encuentra:

- Cambio de muelle: Es el cambio de ubicación del buque que implique el zarpe o suelte de amarras del muelle respectivo y generalmente obligue a maniobrar con remolcadores, pilotos, máquinas propias, y otros medios disponibles (Anexo 07).
- Corrida de muelle: Es la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado, que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle, del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe (Anexo 08).
- Maniobras especiales: Maniobras con buques o artefactos navales sin propulsión, o con propulsión diferente a la mecánica, buques con problemas de gobierno y situaciones de emergencia. Estas últimas operaciones serán notificadas y consultadas a la autoridad marítima.

4.6.20. Inspecciones a la nave.

La compañía de estiba por instrucciones del supervisor de operaciones procede con la elaboración del acta de inspección preliminar a la nave, de las grúas, bodegas y la carga verificando el estado con el fin de detectar posibles daños y reportarlos al Oficial de Guardia de la nave (Anexo 26).

4.7. (1-2). SERVICIOS A LOS PASAJEROS.

Embarque y desembarque de pasajeros, cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje, no son prestados en la instalación portuaria de COMPAS S.A Tolú.

4.8. SERVICIOS A LA CARGA.

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías.



La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú clasifica la manipulación de la carga en fases operativas las cuales son ejecutadas por empresas debidamente avaladas por la autoridad competente y por la instalación portuaria, estas son:

- Primera fase: Cargue o descargue.
- Segunda fase: Transferencia o porteo de la carga.
- Tercera fase: Almacenamiento de la carga.
- Cuarta fase: Servicios y actuaciones a la carga prestados en función de la mercancía como despacho o recibo de mercancía en la instalación portuaria, cargue descargue de camiones, entre otros.

Actuaciones a la carga: Son todos aquellos servicios prestados a la carga que implican una actuación adicional y que conllevan un costo el cual deberá ser asumido por el solicitante. COMPAS Tolú cuenta con un procedimiento actuaciones a la carga (Anexo 28).

4.8.2. Cargue - descargue y transbordo.

Descargue: Comprende el movimiento de carga en la bodega de la nave hasta la ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa del buque o grua de tierra, elevación, izaje y salida de bodega de la nave, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial. La carga queda libre de aparejo.

Cargue: comprende el movimiento para subir a bordo de la nave la carga desde el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial, aparejamiento, izaje seguro, traslado sobre cubierta, la carga se baja al lugar de reposo dentro de la nave, se libera del aparejo, se estiba en la bodega bajo instrucciones del Capitán (plano de estiba).

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

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, sin limitarse únicamente a lo relacionado en este reglamento para la maniobra de cargue y descargue de productos podrá incluir todas las medidas que considere necesarias para garantizar que sus operaciones sean eficientes y seguras.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú cuenta con las evidencias de las acciones tendientes al mejoramiento continuo y mantenimiento de su infraestructura y equipo para la maniobra de cargue y descargue.

4.8.3. Estiba / desestiba.

Estiba ubicación y distribución conveniente y segura de las cargas por sus pesos y destinos dentro de la bodega o cubierta de un buque, teniendo especial cuidado en que ocupen el menor espacio posible pero de manera segura.

Desestiba operación opuesta a la estiba.

4.8.4. Clasificación de las cargas / Toma de muestra.

Clasificación de las cargas: Debe realizarse según instrucciones del cliente, de acuerdo con el grado de segregación así: por nave, calidad, documento de embarque, referencia y otros. Este servicio es adicional y su valor debe ser acordado.



Toma de muestra. Este servicio consiste en el retiro de una pequeña muestra del producto, se hace necesario marcar la muestra indicando el documento de transporte, cliente y demás especificaciones de segregación.

4.8.5. Reconocimiento, inspección, pre-inspección de mercancías.

Es una actuación a la carga preliminar al proceso de nacionalización solicitado por el dueño de la carga o su representante y consiste en la apertura y revisión del bulto para constatar que coincide con las cantidades y descripción hecha en los documentos.

Inspecciones.

Inspección simultánea de mercancías (contenedores y carga suelta).

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, propenderán agilizar y facilitar a las autoridades y usuarios durante las inspecciones simultáneas los tiempos, costos y el uso de recursos físicos, tecnológicos y logísticos que garanticen la competitividad; se ceñirán a las disposiciones legales vigentes que rijan la materia. Ver protocolo inspección simultanea de mercancías (Anexo 13).

Inspección a la carga granel sólido.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú para la inspección de graneles permite la toma de muestras por cuenta de los inspectores designados por la empresa recibidora y las autoridades competentes, efectúa las mediciones de calidad en sus equipos de laboratorio y reporta los resultados de dicho análisis al cliente, quien autoriza el recibo o el rechazo del producto dependiendo de los parámetros acordados entre cliente y vendedor.

4.8.6. Trimado.

Es la operación que se realiza dentro de las bodegas de los buques graneleros y consiste en esparcir de manera homogénea el producto dentro de la bodega sin dejar partes sobresalientes (picos) para luego ser asegurado con tablados, sacos, otras cargas no contaminantes para evitar que el granel se mueva en el tránsito de la nave.

Trincado/destrincado: trincar es una operación que se realiza en la bodega de la nave y consiste en asegurar la carga general y contenedores a los puntos de trinca, mamparos y demás que estén habilitados para tal fin; la destrinca es la operación contraria y consiste en soltar los puntos de amarre para movilizar la carga.

Tarja: es el reconocimiento físico de la mercancía durante la operación de cargue-descargue, embalaje o desembalaje, ingreso o retiro del terminal, donde se deben revisar las condiciones físicas y cantidades de cada producto en virtud que se está realizando un cambio de responsabilidad entre los sujetos que tienen la carga dejando para ello un registro escrito y firmado por las partes.

4.8.7. Manejo y reubicación de carga.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, para el manejo y reubicación de la carga cuenta con el procedimiento de ingreso almacenamiento y retiro de mercancías (anexo 12) que hace parte del presente reglamento.

4.8.8. Manejo de contenedores.



Documento firmado digitalmente



La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, para el manejo y manipulación de contenedores cuenta con el procedimiento de ingreso almacenamiento y retiro de mercancías (Anexo 12) que hace parte del presente reglamento.

4.8.9. Embalaje y Desembalaje de contenedores.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, para el embalaje y desembalaje de contenedores cuenta con unos patios y bodegas habilitadas para tal fin. (anexo 55)

4.8.10. Pesaje y cubicaje.

Pesaje: Consiste en el movimiento de la carga a la zona de basculas donde se realiza el pesaje de cada unidad y el resultado es registrado impreso en el tiquete de báscula (Anexo 39).

Cubicaje: Consiste en la medición de largo, alto y ancho para calcular matemáticamente el volumen que ocupa cada bulto y su resultado es entregado por escrito al solicitante.

4.8.11. Marcación y rotulación.

Marcación: Es una operación consistente en el marcaje de cada bulto indicando de forma legible y visible una identificación bien sea de su propietario, referencia o calidad que permita de forma ágil su identificación.

Rotulación: Es una operación que consiste en colocar sobre cada bulto la secuencia interna de unidad a la cual pertenece, así como los pictogramas de advertencia sobre el manejo del bulto. esta información es manejada por el dueño de la carga.

4.8.12. Almacenaje de mercancías.

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

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

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú declara que desconoce el contenido, peso, embalaje, cantidad y las condiciones de la carga dentro los contenedores, atados, pallets, cajas, bultos. La información que posee es la suministrada por los propietarios de la carga o agentes marítimos o agentes de aduana quienes son los directamente responsables en caso de cualquier discrepancia, daño, etc.

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

4.8.12.1. El almacenamiento de mercancías peligrosas en bodegas, cobertizos o patios solamente podrá realizarse con la autorización de la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú en los sitios específicamente establecidos para ello, cumpliendo con las normas establecidas en el código IMDG.

El manejo de mercancías peligrosas, desde la documentación, su empaque/envase y etiquetado para su transporte, es responsabilidad del exportador/importador o dueño de la carga y su representante, por lo que deberá declararse sin excepción de manera correcta, completa y



oportuna cualquier mercancía clasificada como peligrosa que pretenda ingresar al Puerto vía terrestre o marítima, debiéndose cumplir para ello además con las normas nacionales o internacionales en esta materia.

Si las bodegas se encuentran saturadas, existiendo la necesidad de ingresar mercancías a su interior provenientes de un buque en operación en la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú tomara la mejor opción de colocar la carga en la intemperie o abrir espacio en las bodegas trasladando carga de las bodegas a la intemperie. Las cargas a la intemperie deben ser protegidas con lonas o plásticos y evitar el contacto directo con el piso. Se siguen los siguientes pasos:

- A. Dar aviso a los representantes de la carga.
- B. Se debe proteger de manera segura la carga para evitar daños por estar a la intemperie.
- C. Se debe reingresar a la bodega o espacio cubierto en la primera oportunidad posible.
- D. Compas NO se hace responsable por daños, averías o deterioro de la carga mientras la carga se encuentra la intemperie.
- E. Los costos de reubicación serán asumidos los los exportadores, importadores o sus representantes.

4.8.13. Porteo urbano o transferencia terrestre.

Porteo urbano es una operación portuaria que se encuentra enmarcada en la segunda fase de operación y consiste en la transferencia o transporte terrestre de la carga que se encuentra al acostado del buque hasta el sitio final de reposo de la carga dentro de la instalación portuaria (bodega o patio abierto) para el cargue se realiza la misma operación, pero en dirección contraria, tomando la carga en las bodegas o patios y llevándola hasta el costado del buque.

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, para consolidación, desconsolidación e inspección de cargas cuenta con un área especializada y vigilada para dicho efecto. (ANEXO 55)

4.8.15. Cadena de frío para evitar rupturas en la cadena de frío.

En el terminal de COMPAS Tolú no se maneja carga refrigerada que requiera mantener cadena de frío.

4.8.16. Inventario de mercancías.

Es el proceso de verificación y control de la existencia o cantidad de mercancías que se almacenan en un área, en un momento determinado, para comprobar y validar las cantidades del inventario del sistema operativo, listado de existencias, con respecto al inventario por conteo físico.

4.8.17. Recibo y almacenamiento de carbón y coque.

El recibo de carbón y coque en el terminal de COMPAS Tolú se hará bajo peso en báscula. Las cantidades que resulten de dicho pesaje, servirán únicamente como referencia simple y meramente indicativa de la cantidad de carbón y/o coque que ingresa la terminal y del registro de vehículos que se recibe con la carga que dicen contener. Dicho pesaje no refleja la cantidad real y cierta, ni la calidad del carbón y/o coque que ingresa a COMPAS.

Durante el tiempo de almacenamiento, además de la humectación requerida para el cumplimiento de normas ambientales, se seguirán las instrucciones que para el efecto imparte el propietario y/o depositante del carbón y/o coque. En cualquier caso, habida consideración del proceso de



humectación, el Terminal no recibirá, despachará, entregará o embarcará, carbón o coque, bajo inventarios.

COMPAS no será responsable por mermas inherentes a las condiciones del producto, o al grado de humectación con que este se reciba y descargue en el patio asignado al usuario, o a su manejo y almacenamiento, fraccionamiento, degradación, escorrentías o cualquier otra causa distinta a la perdida por sustracción dolosa del material (Anexo 46).

Por instrucciones de los clientes se despachará por Draft.

4.8.18. Precauciones generales en manipulación de carga.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú manipula la carga con los medios adecuados para ello, con el fin de evitar daños en la infraestructura, naves, carga y el personal portuario que se encuentre laborando en la terminal. Se adoptan las precauciones necesarias para que no se produzcan derrames o caídas de mercancías durante su manipulación y transporte en el puerto.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú es un terminal multipropósito, que maneja contenedores, carga general y graneles sólidos. Cuenta con los procedimientos donde se gestiona el recibo, almacenamiento y retiro de estos tipos de carga (Anexo 12).

4.8.19. Normas para el manejo de las cargas.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, cuenta con protocolos donde se plantean las normas y lineamientos para el manejo adecuado de la carga basados en los convenios internacionales y los expedidos por el Gobierno Nacional.

4.8.20. Documentos para el ingreso y salida de mercancías ARIM.

La agencia marítima anuncia en el área de Operaciones la llegada de una Motonave, el anuncio se recibe vía electrónica y es confirmado 48 horas antes de la llegada de la motonave al puerto o en el momento del zarpe del puerto anterior, procediendo a ejecutar el anuncio en el sistema misional de la empresa. Luego se reciben los documentos correspondientes de las mercancías que se descargarán en este puerto los cuales son incorporados al sistema misional por el funcionario encargado del área de documentación a la carga.

Para el retiro de las mercancías el Agente de Aduanas/ Importador presentará los documentos correspondientes según su modalidad así:

- Copia del BI liberado
- Declaración de Importación con levante
- Declaración Transito Aduanero (D.T.A.)
- Declaración de Transito Internacional (DTI)
- Continuación de Viaje (CNV)

La declaración de importación a nuestros depósitos es revisada en siglo XXI.

En el sistema misional se registra el levante de la carga de acuerdo con su modalidad.

La entrega del ARIM es enviada vía email en PDF a los interesados

4.8.21. Documentos operación terrestre.

El ingreso y retiro de mercancía vía terrestre se hará de acuerdo al instructivo de enternamiento y el procedimiento documentación a la carga (Anexo 10 y Anexo 27).



CAPÍTULO V

5. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

Protocolos y procedimientos relacionados con la operación portuaria.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú cuenta en su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación con una descripción detallada de los aspectos relacionados con la operación y servicios que se prestan en la terminal portuaria.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú cuenta con protocolos ajustados a las normas nacionales e internacionales relacionados con la seguridad de las naves, uso de instalaciones, muelles, depósitos y manipulación de carga de acuerdo a convenios internacionales, recomendaciones de la Asociación Mundial de Infraestructura del Transporte Acuático (PIANC) y las Recomendaciones de Obras Marítimas y Portuarias (ROM).

5.1. PROTOCOLO DE MANIOBRAS.

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.

Esta maniobra está a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante la aproximación e ingreso al canal navegable. Las compañías de pilotaje y sus pilotos son profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente en este caso (DIMAR).

Adicionalmente, se dan unas recomendaciones y un estudio de maniobras por parte del terminal ver en el punto 3.1 y el (anexo 54) del presente reglamento.

5.1.2. Maniobra de atraque.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú cuenta con un protocolo llamado instructivo de atraque, zarpe y cambio de muelle para motonaves y artefactos navales (Anexo 07). Dicho protocolo incluye las recomendaciones para el capitán del buque y el piloto práctico, sin contravenir las decisiones finales que el comando de la nave ordene sobre la maniobra.

En adición Compas Tolú cuenta con un (anexo 54) estudio de maniobras que hace parte del presente reglamento.

5.1.3. Maniobra de amarre.

Las maniobras de amarre se encuentran previstas en el literal 4.6.4. del presente reglamento de condiciones técnicas.

En adición Compas Tolú cuenta con un (anexo 54) estudio de maniobras que hace parte del presente reglamento.

5.1.4. Maniobra de zarpe.

La maniobra de zarpe se encuentra incluida en el protocolo llamado instructivo de atraque, zarpe y cambio de muelle para motonaves y artefactos navales (Anexo 07).

En adición Compas Tolú cuenta con un (Anexo 54) estudio de maniobras que hace parte del presente reglamento.

5.1.5. Maniobra de reviro.



Documento firmado digitalmente



Esta maniobra es a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante la operación de una nave. Las compañías de pilotaje y sus pilotos son profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente en este caso (DIMAR). Las condiciones de seguridad para el tránsito de embarcaciones en el canal de acceso al puerto de Tolú, así como las maniobras de reviro y marcha atrás son las establecidas por la capitanía de puerto a través de la oficina de control tráfico de esta dependencia.

En todos los casos la nave se dirigirá para hacer el reviro en las zonas de giro indicadas por la autoridad marítima.

En adición Compas Tolú cuenta con un (anexo 54) estudio de maniobras que hace parte del presente reglamento.

5.1.6. Maniobra de fondeo.

Esta maniobra es a cargo de los capitanes de las naves y los pilotos prácticos que les asesoran durante el movimiento a fondeo de una nave. Las compañías de pilotaje y sus pilotos son profesionales calificados y debidamente autorizados por la autoridad competente (DIMAR). Las naves deben dirigirse únicamente a las zonas de fondeo previamente indicadas por la autoridad marítima.

En adición Compas Tolú cuenta con un (anexo 54) estudio de maniobras que hace parte del presente reglamento.

5.2. PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN OPERACIONES EN LAS LÍNEAS DE AMARRE DEL TERMINAL.

Precauciones de las naves en las maniobras de atraque y desatraque. Las naves atracarán en los muelles de modo que no causen daño y avería a los mismos, a las defensas, instalaciones o infraestructura del puerto, tomando para ello, todas las medidas de seguridad en sus maniobras de conformidad a lo establecido por Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

Las naves atracadas en la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú deberán utilizar las facilidades destinadas para el amarre, las cuales serán utilizadas por el buque de acuerdo a su eslora y a la disponibilidad de las mismas. Manteniendo en todo momento la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes - (RIPA).

En adición la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tendrá que:

- Garantizar la disponibilidad del sector del muelle donde el buque o la barcaza va a atracar con anterioridad a la maniobra.
- Verificar que el sector del muelle debe estar despejado para realizar la maniobra de atraque con seguridad.
- Informar la profundidad del muelle donde se va a atracar el buque con anterioridad.
- Mantener iluminado el sector del muelle durante las maniobras de atraque. La visibilidad debe ser óptima para evitar cualquier siniestro.
- Verificar que el personal que participa en la maniobra con los cabos de amarre debe estar en el sector del muelle con los medios de protección personal.
- Verificar que existe coordinada la disponibilidad de remolcadores y servicio de practicaje con anterioridad a la maniobra.
- Mantener las defensas y las bitas de amarre en perfecto estado de conservación para recibir los buques.
- Coordinar a través de las agencias marítimas la visita de las autoridades marítimas, sanitarias y de emigración para obtener la libre práctica dando inicio de las operaciones de descargue.



- Verificar que en los muelles solo debe estar el personal autorizado para trabajar como operador portuario de amarre o como supervisor de la instalación portuaria.
- Verificar que los buques atracados en los muelles contiguos al buque que atraca en el muelle, u otros que atraquen posteriormente a esos muelles contiguos, estarán ubicadas tanto a su proa como a su popa a una distancia adecuada, segura y aceptada por el comando del buque y el piloto práctico que realiza la maniobra. En caso de maniobras con barcazas abarreadas a buques marítimos, incrementar las medidas de seguridad con respecto a los cabos de amarre con la finalidad de evitar que se suelten y se produzca una colisión.
- Verificar que las defensas entre el buque marítimo y la barcaza sean las apropiadas, fabricadas y mantenidas de acuerdo con los estándares industriales e internacionales.
- Exigir siempre un remolcador de apoyo en las maniobras con barcazas de manera permanente mientras dure la maniobra.
- En adición Compas Tolú cuenta con un (anexo 54) estudio de maniobras que hace parte del presente reglamento.

Teniendo en cuenta los resultados presentados en este estudio (ANEXO 54) y de acuerdo con los conceptos emitidos y revisados por los consultores, a continuación indicamos las recomendaciones que se implementaran en las maniobras de atraque y zarpe de naves:

1. Implementar el concepto en los procedimientos operacionales, que un buque atracado en el muelle, cualquier posición, la norte (costado Tolú) o al sur (costado Coveñas), no debe sobresalir del muelle más del 20% de su eslora total.

Ventajas:

- a) El buque queda mejor apoyado en las defensas del muelle.
- b) Las líneas de amarre de proa (al estar el buque con proa hacia tierra y atracado por babor) trabajan mejor y bajo tensiones apropiadas, principalmente en caso de presentarse cambios impredecibles de incremento en la velocidad del viento. De igual manera, los amarres de popa también trabajan casi de manera simétrica con las líneas de la proa.
- c) El 20% de la eslora del buque que sobresale, puede corresponder a los afinamientos del casco, en proa y popa, que de alguna manera no corresponde al área de carga que es del interés del muelle y a áreas que tampoco se van a apoyar en las defensas.

2. Dependiendo de las necesidades operacionales, cualquiera de las boyas de amarre puede ser utilizada por buques atracados en cualquiera de las dos posiciones de atraque. El buque de mayor eslora, podrá utilizar la boya que está a 55 metros de distancia, o sea la boya de amarre 1 y el de menor eslora la boya 2 que está a 50 metros del muelle.

Ventajas:

- a) Los cabos largos de la popa de los buques atracados en el muelle norte y sur, serán más cortos y tendrán mejor ángulo (más cerrado) con respecto a la línea de crujía del buque, lo que permite que el cabo largo trabaje más como un cabo largo-través, lo que mejora la eficiencia del amarre.
- b) Los 55 metros (boyas de amarre No.1) y los 50 metros (boyas de amarre No.2) permiten que los buques referencia más grandes, de 200 y 220 metros, no se salgan del muelle más de 20% de su eslora para quedar bien amarrados.
- c) Mejora el espacio de maniobras de la dársena de maniobras, pasando de un diámetro disponible hoy de 200 metros a 260 metros, lo que es conveniente para los buques más grandes, de 200 y 220 metros de eslora.

3. Instalar una bita de amarre (en la pasarela) o una boya de amarre adelante (hacia tierra cerca de la pasarela) de la posición de atraque del muelle norte, que permita el



atraque de buques de hasta 220 metros en el muelle norte y este punto de amarre sirva para los cabos largos de proa, si en un futuro se requiere atender este tamaño de buques en el muelle norte. Mientras que este punto de amarre no se instale, no se debe atracar en el muelle norte, posición 2, buques mas grandes de 200 metros de eslora.

4. Instalar una bita de amarre en la punta final del muelle, en el centro, que sirva para amarrar una línea través adicional de popa que refuerza el amarre de los buques que sobresalen del muelle hasta en un 20% de su eslora. Esta bita debe tener 100 tons de SWL.

5. Atender la recomendación del número de remolcadores y sus características de su capacidad de halada y tipo de propulsión, de acuerdo con el tamaño del buque y según se ha expuesto en la tabla 13. Sin embargo, la maniobra se puede realizar con dos remolcadores convencionales manteniendo la potencia requerida.

6. Verificar de manera periódica la ubicación de las boyas de señalización del canal de acceso, validando que su ubicación es la correcta considerando el área que fue dragada, dado que con el tiempo estas boyas podrían moverse de su posición original por efectos de corrientes y sedimentación/socavación del fondo marino.

5.3. PROTOCOLO DE ZARPE DE EMERGENCIA.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. cuenta con un plan de gestión de riesgos de desastres y emergencias (Anexo 09) y un procedimiento operativo normatizado para el zarpe de motonaves en caso de emergencias (Anexo 40), el cual se aplicaría en caso de alguna eventualidad al momento de una maniobra en muelle como atraque o zarpe. De ser necesario el zarpe de la nave a zona de fondeo por emergencia esta se realizará en coordinación con el cap. de la nave, DIMAR y el terminal marítimo.

5.4. PROTOCOLO SOBRE CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL CANAL DE NAVEGACIÓN.

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

5.5. PROTOCOLO DE ZARPE DE EMERGENCIA (INCENDIO, MAL TIEMPO, TERRORISMO, ETC.).

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. cuenta con un plan de gestión de riesgos de desastres y emergencias (Anexo 09) y un procedimiento operativo normatizado para el zarpe de motonaves en caso de emergencias (Anexo 40) el cual se aplica en caso de incendio, terrorismo etc., también contenido en el punto 5.3 del presente reglamento.

5.6. PROTOCOLO PARA APERTURA DE BODEGAS.

COMPAS S.A Tolú registró las condiciones y procedimiento para la apertura de bodega y lo pertinente a este tipo de maniobras en el (Anexo 11), se destaca que las naves que recalan en la instalación de COMPAS están obligadas a efectuar con su tripulación la apertura y cierre de bodegas ya sea con sistema McGregor o pontones.

Una vez otorgada la libre plática por parte de las autoridades, el capitán de la nave en coordinación con el agente marítimo y el supervisor de operaciones marítimas de COMPAS S.A., determina la secuencia de apertura de bodegas para su descargue.



5.7. PROTOCOLO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE RENDIMIENTOS DE LAS NAVES Y PÉRDIDA DEL DERECHO A MUELLE.

Régimen y rendimiento de las operaciones.

Las operaciones portuarias y el manejo de carga, se desarrollan de acuerdo al tipo y modo de carga movilizada, las evaluaciones se deben comparar con los valores fijados como objetivo en las reuniones pre-operativas e ir controlando a través de la gestión para su cumplimiento e implementación de nuevas metas.

Para los cálculos de las productividades en la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se tendrá en cuenta el tipo de carga a movilizar, los medios de carga/descarga propios del buque y los existentes en el terminal, las características de las bodegas, el plano de estiba, las zonas de almacenamiento libre patios o bodegas, y los medios de transporte terrestres que se dispongan dentro o fuera del terminal, todo esto se fijará en acuerdos con cada uno de los clientes.

5.7.1. Pérdida del turno de atraque.

Las naves pierden el turno de atraque en los siguientes casos:

- Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte, en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas (cuarentena).
- 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 en un 80% 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 arribar por fuera de la ventana asignada.

5.8. PROTOCOLO DE EVACUACIÓN DIRECTA DE CARGAS O EL DESPACHO DIRECTO DE LAS CARGAS QUE INGRESAN A COMPAS S.A. TOLÚ.

Se encuentra enunciado dentro del procedimiento de ingreso, almacenaje y retiro de mercancías (Anexo 12) del presente reglamento.

5.9. PROTOCOLO PARA LA INSPECCIÓN FÍSICA SIMULTÁNEA DE MERCANCÍAS.

COMPAS Tolú aplica el manual expedido por el ministerio de industria y comercio que establece el procedimiento de la inspección simultánea, en caso de que esta operación sea solicitada por las autoridades (Anexo 13).

5.10. PROTOCOLOS DE INSPECCIÓN INTRUSIVA Y NO INTRUSIVA DE CARGA.

- Este tipo de operaciones NO INTRUSIVAS no se efectúan en COMPAS S.A. Tolú. Lo anterior, teniendo en cuenta el tipo de carga que se maneja por la terminal, la comisión intersectorial para la implementación y seguimiento de los sistemas de inspección no intrusiva emitió la resolución 003 del 2015, donde estableció los requisitos mínimos en cuanto tipo y cantidad de equipos de inspección no intrusiva para la compañía de puertos asociados, definiendo en esta solo equipos para la terminal de Cartagena (Anexo 43 Resolución 003 del 2015).



Documento firmado digitalmente



- Inspección intrusiva de carga ensacada. Esta actuación a la carga se realiza en COMPAS Tolú a las mercancías generales que son requeridas por las autoridades o las agencias de aduana por lo cual se cuenta con un procedimiento para este fin (Anexo 28).

5.11. PROTOCOLO PARA EL DESCARGUE CON LLUVIA.

En caso de presentarse malas condiciones meteorológicas como lluvias, fuerte brisa, marea, etc., antes o durante la operación, COMPAS S.A. Tolú aplica el procedimiento operativo normatizado por fenómenos naturales, protocolos (Anexo 11 y anexo 41) que hacen parte del presente reglamento de condiciones técnicas, donde se comunican los aspectos propios de la operación, las medidas de seguridad frente a los riesgos de la operación.

5.12. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE EQUIPAJES EN NAVES DE PASAJEROS.

COMPAS S.A Tolú dentro del portafolio de servicios no cuenta con atención a pasajeros o sus equipajes.

5.13. PROTOCOLO DE ALMACENAMIENTO DESCUBIERTO.

Esta actividad se realiza en COMPAS Tolú a las mercancías teniendo en cuenta la Asignación de espacios dependiendo del tipo de carga a ser recibida, el encargado del área (contenedores, carga general o graneles sólidos y líquidos) asignará el sitio de almacenamiento de acuerdo con las características y condiciones de la carga que ingresará a la terminal, por lo cual, se cuenta con unos instructivos para este fin (Anexo 12 y Anexo 42).

5.14. PROTOCOLO DE OPERACIONES EN FONDEO.

COMPAS Tolú NO realiza operaciones de descarga o cargue en fondeo, de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión 015 de 1996.

5.15. PROTOCOLO PARA LA ENTREGA DE LA CARGA.

Esta actividad se realiza en COMPAS Tolú a las mercancías que han cumplido plenamente con las obligaciones aduaneras y el proceso documental de COMPAS S.A. Tolú, se describe en el procedimiento documentación a la carga (Anexo 27).

Para efectos de la entrega de mercancías se sigue el protocolo de ingreso, almacenaje y retiro de mercancías el cual se cuenta con un instructivo para este fin (Anexo 12).

5.16. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADAS.

En COMPAS S.A. el manejo a seguir en caso contaminación de cargas antes, durante o después de la operación, dada por agentes externos, naturales y/o antrópicos, es el siguiente:

1. Una vez identificada la carga contaminada, el encargado del área deberá diligenciar el formato de reporte de accidentes e incidentes a la carga, indicando la condición encontrada.
2. Reportar al Jefe y/o Coordinador de Operaciones, área de seguros y al Gerente de puerto la condición.
3. El Jefe y/o Coordinador de Operaciones procede a citar la investigación del evento.
4. Se realiza la Investigación del evento, donde el comité investigador estará conformado por:



- Jefe y/o Coordinador de Operaciones
- Director SST y Protección
- Líder SISO
- Líder de Seguros
- Todo el personal involucrado en los hechos.

5. Las acciones de mejora determinadas en la sesión de Investigación del evento, se les realizará seguimiento y control con el fin de asegurar su ejecución.

6. El cierre de las acciones propuestas se dará una vez sean presentadas las evidencias el líder de la investigación.

Parágrafo. Para el caso de contaminación por una acción humana (antrópicos) se aplicarán los protocolos de seguridad tendiente a anular este riesgo. Siguiendo los parámetros establecidos en la declaración de cumplimiento expedida por la autoridad marítima y normatividad aplicable.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú para el manejo de los residuos generados en la zona de mantenimiento cuenta con un protocolo llamado procedimiento para el manejo adecuado de sustancias químicas (Anexo 16).

El manejo y retiro los residuos sólidos generados durante la operación de ganeles denominados barreduras, se incluye procedimiento para el manejo integral de residuos (Anexo 14). Dichos protocolos hacen parte del presente reglamento de condiciones técnicas de operación.

5.17. PROTOCOLO SOBRE CARGAS OBJETABLES.

COMPAS S.A Tolú dentro del procedimiento de ingreso, almacenaje y retiro de mercancías tanto por la vía marítima como la terrestre, cuenta con las instrucciones a seguir en caso de anomalías en la carga y/o cargas objetables de las mismas (Anexo 11 y Anexo 12).

5.18. PROTOCOLO PARA LA REMOCIÓN DE CARGAS OBJETABLES.

COMPAS S.A Tolú registra el recibo de cargas averiadas de origen u objetables en el procedimiento de planeación de motonaves (Anexo 11) indicando las medidas a tomar en caso de encontrar mercancías averiadas en el buque antes del inicio de la operación o durante la misma. Dentro de este paquete de medidas tomadas en caso de cargas objetables se destaca la carta de protesta presentada al capitán de la nave con copia a su agente marítimo y al cliente la cual debe ser recibida, firmada y se convierte en parte integral de estado de hechos de la recalada y si el caso lo amerita el aviso por escrito a la autoridad correspondiente (DIAN, ICA, DIMAR, etc.).

Luego de la generación del debido reporte de la carga no conforme, se debe proceder a clasificar lo que se considera ya como una carga objetable, en términos de cantidad y condición o estado. Posteriormente, y dependiendo de la cantidad se le da aviso al cliente y al agente marítimo, y si es el caso los involucrados reporten a sus correspondientes aseguradoras. Si la cantidad es mínima se considera un residuo y es dispuesto dependiendo del tipo de elemento contaminante; por ejemplo, si el elemento que llevó a comprometer la carga es agua (residual doméstica, lluvia, marina, potable) puede ser dispuesta en un relleno sanitario; este costo es asumido por la terminal portuaria. Si la cantidad es considerable la terminal deberá disponer de un espacio de almacenamiento para esta carga mientras se define su disposición final por parte de los clientes y/o sus aseguradoras.

Si la contaminación de la carga se da con un elemento químico, aceite, hidrocarburo, esta debe ser dispuesta en un relleno sanitario en una celda de seguridad por cuenta del seguro o del cliente, si es una mínima cantidad a costo de la terminal.



Documento firmado digitalmente



5.19. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGA PARA OTROS PUERTOS Y CARGAS EN TRÁNSITO.

COMPAS S.A. Tolú aplica lo establecido en los procedimientos de ingreso, almacenaje y retiro de mercancías por vía marítima, terrestre y el procedimiento documentación a la carga (Anexo 12 y Anexo 27).

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

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un procedimiento operativo normatizado para caída de carga al agua donde se trata lo relacionado con caída al agua de carga general - contenedores y carga a granel (Anexo 44).

5.21. PROTOCOLO PARA EVITAR LA PRESENCIA DE ANIMALES.

Cuando se detecte presencia de animales donde se requiera ordenar una fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

Para el caso de carga a granel mediante inspecciones periódicas a la carga almacenada se verificará si existe presencia de insectos o plagas que afecten los productos almacenados y en caso de presentarse infestación por insectos se procederá a informar al dueño de la carga con el fin de recibir autorización mediante correo electrónico o de manera verbal, en ese momento se procede con la fumigación de sus productos almacenados con cobro a cargo del cliente.

Para el caso de fumigación a las facilidades, se deberá especificar la actividad y productos a emplear en ella, 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. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

Se debe informar a través de los sistemas de información de la empresa a todas las áreas la ejecución de dicha actividad con el fin de evitar riesgos al personal.

En adición COMPAS S. A Tolú cuenta con un plan de gestión de riesgos de desastres y emergencias (Anexo 09) y un procedimiento de sanidad en las instalaciones (Anexo 37) que se aplican en caso de ser necesario.

5.22. PROTOCOLO DE OPERACIÓN DE EQUIPOS.

COMPAS S.A. Tolú para la operación de equipos cuenta con un instructivo para el mantenimiento de grúas móviles y equipos de izaje (Anexo 21) y en adición realiza una asignación de recursos por actividad donde se tienen en cuenta:

- Que el equipo a utilizar este previamente certificado para operar, revisado y dado en disponibilidad por el personal técnico de mantenimiento.
- Que el equipo a utilizar esté requerido bajo una programación de actividades en donde se indique la cantidad y el tipo de equipo a utilizar.
- De acuerdo con la programación se realiza una asignación de los operadores de equipo acorde a su competencia.



- El operador debe verificar el estado y la operatividad del equipo acorde al *check list* establecido e informar cualquier anomalía detectada durante la inspección al área de mantenimiento con fin determinar la operatividad o puesta fuera de servicio.
- El operador debe informar y parar el equipo ante cualquier anomalía detectada durante la operación.
- El operador debe entregar el equipo en el lugar y en el estado que lo recibió.

5.23. PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE PERSONAS.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de control de acceso (Anexo 03) en el cual se indica el proceso para el ingreso de personas, usuarios permanentes, contratistas y visitantes

5.24. PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de control de acceso donde se incluye el procedimiento para entrada y salida de vehículos y equipos (Anexo 03).

5.25. PROTOCOLO DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA,

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de ingreso almacenaje y retiro de mercancías y uno de control de acceso donde se incluye el procedimiento para entrada y salida de vehículos con cargas para la terminal (Anexo 12 y Anexo 03).

5.26. PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS PORTUARIOS.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de control de acceso donde se incluye el procedimiento para ingreso y salida de equipos portuarios (Anexo 03).

5.27. PROTOCOLOS PARA EL MANEJO DE TODO TIPO DE CARGA.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de ingreso almacenaje y retiro de mercancías y un procedimiento actuaciones a la carga donde se incluye el procedimiento para el manejo de cualquier tipo de carga para la terminal (Anexo 12 y Anexo 28).

5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de ingreso almacenaje y retiro de mercancías y un procedimiento actuaciones a la carga donde se incluye el procedimiento para la entrada y recibo de cualquier tipo de carga para la terminal (Anexo 12 y Anexo 28). Para el control documental en referencia al in/out de cargas se aplica el procedimiento documentación a la carga (Anexo 27).

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un procedimiento de ingreso almacenaje y retiro de mercancías (Anexo 12) y con un instructivo de almacenamiento y control de inventarios de mercancía (Anexo 42) donde se indica el método para almacenamiento de todo tipo de carga que ingrese al terminal.

5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de ingreso almacenaje y retiro de mercancías y uno de control de acceso donde se incluye el procedimiento para entrega y salida de cargas en la



terminal (Anexo 12 y Anexo 03) para el control documental en referencia al in/out de cargas se aplica el procedimiento documentación a la carga (Anexo 27).

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

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo de ingreso almacenaje y retiro de mercancías y un procedimiento actuaciones a la carga donde se incluyen los procesos para cuando se hace transferencia de una carga de medio marítimo a terrestre (Anexo 12 y Anexo 28).

5.28. PROTOCOLOS PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un procedimiento para el manejo adecuado de sustancias químicas. Basado en las disposiciones del código internacional IMDG de la OMI (Anexo 16).

5.29. PROTOCOLO PARA FACILITAR LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL.

COMPAS S.A. Tolú cumple con las normas previstas en la resolución del Ministerio de Salud que regula la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) de acuerdo con las facilidades propias de cada terminal y el tipo de carga que maneja. Se cuenta con un protocolo referente a contagio masivo de enfermedades virales (Anexo 17) que ayuda a prevenir ocurrencias de tipo biosanitario en la compañía.

5.30. PROTOCOLOS PARA ATENDER EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un protocolo (Anexo 09) plan de gestión de riesgos de desastres y emergencias, el cual en su contenido establece las indicaciones de seguridad que deben ser ejecutadas durante los procesos de operaciones por situaciones de emergencia como incendio, mal tiempo, terrorismo entre otras.

El manual para control de emergencias tiene los siguientes objetivos:

- Preservar la vida e integridad física de todas y cada una de las personas que directa o indirectamente laboran dentro de las instalaciones de COMPAS S.A. en el territorio nacional.
- Conocer las amenazas a las cuales está expuesta la compañía, debido a la naturaleza de sus operaciones y labores que se ejecutan.
- Disminuir el riesgo de accidentes significativos y planificar las acciones para reducir sus consecuencias.
- Estar organizados y mantenerse preparados para saber qué hacer si la amenaza se materializa.

5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un procedimiento de abastecimiento de combustible, recepción de aguas oleosas, lodos y residuos de motonaves (Anexo 18) cuyo objetivo es ejecutar las acciones adecuadas a fin de atender a un derrame de hidrocarburos en el agua y minimizar el impacto generado por el mismo.

5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado (GNL).

COMPAS S.A. Tolú dentro del portafolio de servicios no cuenta con atención a buques que transporten gas licuado.

5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos.



COMPAS S.A. Tolú dentro del portafolio de servicios no cuenta con atención a buques que transporten líquidos, pero cuenta con un procedimiento (Anexo 18) cuyo objetivo es ejecutar las acciones adecuadas a fin de atender a un derrame de líquidos en el agua y minimizar el impacto generado por el mismo.

5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un protocolo cuyo objetivo es realizar un manejo adecuado a los residuos sólidos. Específicamente contempla para los derrames de granel sólido generados por el buque en su proceso de cargue o descargue (Anexo 14). En el punto 5.20 del presente reglamento se establece lo concerniente a la caída al agua de carga (Anexo 44).

5.31. PROTOCOLO DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL TERMINAL.

COMPAS Tolú elaboró y presentó ante la Superintendencia de Transporte un plan estratégico de seguridad vial para la circulación dentro del recinto, el cual contempla las disposiciones de la norma local, así como las recomendaciones en temas de seguridad a las personas y control vehicular dentro de la terminal (Anexo 19).

5.32. PROTOCOLO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGAS.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo para la identificación y carnetización de empleado usuarios contratistas clientes y vehículos (Anexo 04).

5.33. PROTOCOLOS DE SEGURIDAD EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS INSTALACIONES QUE SE ENCUENTRAN CON PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un procedimiento para identificación de peligros, evaluación y control de riesgos cuyo objetivo es establecer el contexto, identificar, analizar, evaluar, y tratar los riesgos a los cuales se esté expuesto en cualquier momento (terminal construido o en vía de construcción) así como determinar los responsables de la Protección de los recursos en todas las actividades de la organización (Anexo 31 y Anexo 20).

5.34. CORRIDA DE MUELLE

COMPAS S.A Tolú cuenta con un instructivo aplicado a motonaves y artefactos navales para corrida de muelle (Anexo 08) en adicional estudio de maniobras expuesto en el (anexo 54) los cuales hace relación a las condiciones de seguridad en operaciones en la línea de amarre para la ejecución de maniobras de corrida de buque.

5.35. COMPAS S.A TOLÚ CUENTA CON UN MANUAL DE CONTROL DE EMERGENCIA.

Dentro del cual se indican las acciones que tienen aplicación en los siguientes eventos que pueden ocurrir en la empresa. Específicamente en el capítulo 08 de este protocolo se incluyen los temas relacionados con la terminal de Tolú, Planes de contingencia por accidentes o desastres naturales los cuales están contemplados en el plan de gestión de riesgos de desastres y emergencias (Anexo 09) los cuales están acorde con el Plan Nacional de Contingencia – PNC.

Se contemplan los siguientes aspectos:

- Incendio.
- Derrame hidrocarburos en agua (clase 3).
- Derrame hidrocarburos en tierra (clase 3).
- Derrame productos químicos en agua, clases 5, 6, 7, 8 y 9.



- Explosión en tierra.
- Escape de gases (clase 2).
- Naufragio o caída de personal al agua.
- Atentado y fenómenos naturales.
- Accidente por evento de tránsito.
- Emergencias a bordo de motonaves.
- Por descargas eléctricas.
- Amenazas de secuestro o extorsión.
- Bomba, paquetes, carro bomba o explosión inmediata.
- Atraco y emergencias con aires acondicionados.
- Incendio en silos.
- Intoxicación masiva por consumo de alimentos.
- Intoxicación masiva por sustancias químicas.
- Contagio masivo de enfermedades virales.
- Derrame, incendio, explosión en tanques de Acpm.
- Rescate en espacios confinados.

El puerto de Tolú cuenta con un plan de emergencia que involucra varios organismos, dependencias y servicios radicados dentro y fuera del puerto.

Para efecto de coordinación permanente, estarán todos agrupados en dos ramas:

En el puerto:

- La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.
- Vigilancia privada.
- Operadores portuarios.
- Remolcadores que se encuentren en el puerto.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú verifica y actualiza los planes de contingencia por lo menos una vez en el periodo de un año o en el momento que se requiera producto del análisis de riesgos.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tendrá en cuenta dentro de sus planes de contingencia la asistencia o ayuda mutua con las cercanías de las demás instalaciones portuarias del lugar.

Sin limitarse únicamente a lo relacionado en este reglamento para los planes de contingencia podrán incluir todas las acciones o medidas que no hayan sido mencionadas para garantizar que sus operaciones sean eficientes y seguras.

COMPAS S.A. Tolú cuenta con un instructivo para el control, manejo e informe de contingencias (Anexo 30), cuyo objetivo es dar indicaciones precisas para atender y comunicar la ocurrencia de eventos de protección y/o fallas en los sistemas de control en seguridad.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú informa en la interface que se hace con los buques al arribo, los canales de comunicación en caso de presentarse algún incidente de tipo ambiental, seguridad industrial o protección.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú prevé realizar periódicamente ejercicios simulacros de los planes de contingencia para garantizar que el personal en tierra como las tripulaciones esté preparados en todo momento para tomar sus puestos y enfrentar la situación de emergencia.



La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú solicitará a todos los buques que tengan el Plan de Contingencia para Contaminación de Petróleo a Bordo (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan, SOPEP, siglas en inglés) que es el plan que deben tener actualizado para mitigar o dar respuesta a los riesgos de contaminación de petróleo durante las operaciones de transferencia.

Para los planes de contingencias en caso de derrame de hidrocarburos y sus derivados se tendrá en cuenta lo estipulado en el decreto ley número 321 de febrero 17 de 1999, por el cual se adoptan el Plan Nacional de Contingencia (PNC) contra el derrame de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas en Colombia.

Las instalaciones portuarias tendrán en cuenta que el PNC es una herramienta de coordinación interinstitucional entre las instancias de prevención y atención de desastres del estado colombiano, las autoridades ambientales y el sector industrial del país, que busca que este tipo de emergencias se atiendan bajo criterios unificados.

Dentro del PNC se establece que instalaciones portuarias, empresas, buques o barcas responsables del trasiego de hidrocarburos, deberán establecer planes de ayuda mutua entre sí y con otras instituciones públicas y privadas, para el manejo de derrames de nivel 2 y 3.

5.36. INSTRUCTIVO DE ENTURNAMIENTO.

COMPAS S.A Tolú cuenta con un instructivo de enturnamiento donde se plantean las indicaciones para el enturnamiento e ingreso de camiones al puerto (Anexo 10).

5.37. PROCEDIMIENTO PLANEACIÓN Y ATENCION DE MOTONAVES.

COMPAS S.A Tolú cuenta con un procedimiento de planeación y atención de motonaves, donde establece las actividades que deben ser ejecutadas para el inicio de las operaciones de estiba y desestiba del buque (Anexo 11).

5.38. RATAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE LAS NAVES.

Están incluidas en el capítulo V literal 5.7 del presente Reglamento de operaciones.

5.39. PÉRDIDA DEL DERECHO A MUELLE.

Incluido en el capítulo V literal 5.7.1 del presente Reglamento Técnico de Operaciones.

5.40. PROTOCOLO PARA LAS OPERACIONES DE DESCARGUE DIRECTO.

COMPAS S.A. Tolú en el procedimiento de ingreso, almacenaje y retiro de mercancías, establece el protocolo para las operaciones de descargue directo, se expone la manera como se ejecuta el retiro de cargas del terminal y se indican los diferentes lugares de almacenamiento con que cuenta la compañía como bodegas y silos (Anexo 12).

5.41. PLAN DE INSPECCIÓN.

COMPAS S.A. Tolú planea inspecciones regulares al conjunto de obras, instalaciones y facilidades dentro del recinto portuario, donde se describe las condiciones operativas idóneas que se debe presentar cada sistema de la facilidad, estas se encuentran a cargo del área de infraestructura y mantenimiento.

5.42. INGRESO ALMACENAJE Y RETIRO DE MERCANCÍAS.



COMPAS S.A. Tolú cuenta con un procedimiento de ingreso almacenaje y retiro de mercancías donde establece las actividades que deben ser ejecutadas para tales fines (Anexo 12).

5.43. OCURRENCIA DE ACCIDENTES Y MANIOBRAS DE EMERGENCIA.

Se encuentran contenidas dentro del plan de gestión de riesgos de desastres y emergencias (Anexo 09) que hace parte del presente reglamento.

5.44. CONVENIO INTERNACIONAL DE MARPOL.

COMPAS S.A. Tolú a través del área de HSEQ es responsable de cumplir con los requisitos establecidos por el Convenio Internacional MARPOL y la normatividad nacional para tal efecto. En especial para el manejo de residuos peligrosos procedentes de las naves. Para tal efecto cuenta con un instructivo de abastecimiento de combustible y recepción de aguas de sentina, residuos sólidos, basuras de los buques, con el fin de prevenir que se generen posibles contingencias e impactos ambientales negativos por las malas prácticas en la realización de dicha actividad (Anexos 18).

5.45. FACILIDADES PORTUARIAS.

COMPAS S.A Tolú cuenta con las facilidades (CAPÍTULO III del presente reglamento) y equipos descritos en el Listado de especificaciones y equipos en las instalaciones graneleras de COMPAS S.A., donde se detallan los equipos, con sus capacidades y año de fabricación (Anexo 38).

5.46. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGAS.

De conformidad con lo establecido en el numeral 36, “protocolo de condiciones para la identificación de personas, equipos y cargas” del artículo 17 de la Resolución 850 del 2017, expedida por el Ministerio de Transporte, la instalación Portuaria COMPAS S.A Tolú realiza el protocolo de identificación de la carga a través de Códigos de Mercancías generados por el sistema misional de la sociedad llamado TERMEB, el cual se amarra al producto y BL de cada escala creada.

CAPÍTULO VI

6. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.

Reglas sobre prelaciones en la prestación de los servicios en puertos:

La nave que se encuentre anunciada y confirmada, que arribe al puerto a la hora anunciada, tendrá prelación sobre las que no hayan cumplido con estos requisitos y demás normas aquí establecidas.

En los casos en que una embarcación transporte carga de origen animal o vegetal, procesado o semiprocesado susceptible de servir como vehículo o vectores de problemas sanitarios, se someterá la inspección sanitaria obligatoria en fondeo o al momento de atracar, y su descargue será autorizado una vez la autoridad competente lo indique.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú solo efectuará el recibo y embarque de mercancías de exportación cuando el propietario de la carga o su agente de aduana presenten los certificados fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente.

Las embarcaciones que transporten material explosivo o radioactivo o potencialmente peligrosos, deben adelantar las operaciones conforme a los Convenios Internacionales ratificados por la



Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Autoridad Portuaria que ríjan la materia en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima.

Modificación de la Prelación. La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del puerto, de la nave o de la carga lo amerite. Esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados.

Períodos de estadía de las naves. El periodo de estadía en el puerto se establecerá por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el piloto práctico aborde la nave para entrarlal al puerto y la fecha y hora en que el piloto deja la nave cuando ésta sale del puerto.

La estadía de las naves con T.R.B. menor de doscientas (200) toneladas, se establecerá con base en el reporte de la nave al pasar por la boya de mar.

La estadía de las naves en el muelle o amarradero se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o boya de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo. Se usa generalmente para liquidación de muellaje.

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

6.1. PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE NAVES.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tiene establecido un protocolo (Anexo 11) de acuerdo con la normatividad portuaria y marítima vigente, relacionada con el anuncio, arribo, permanencia y servicios prestados a las naves y sus prohibiciones, de acuerdo con las características del terminal portuario.

6.2. PRELACIONES PARA EL ATRAQUE.

COMPAS S.A. Tolú maneja sus prelaciones de atraque bajo el siguiente esquema:

Prioridad de arribo. La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, podrá firmar acuerdos de reserva para los servicios de atraque (ventanas de arribo no mayores a 3 días calendario) para las naves de servicio regular o clientes regulares, así mismo para aquellas naves o clientes que no formen parte de estos acuerdos; teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de los productos que manejan, así como necesidades especiales relacionadas con el recibo y entrega de mercancías.

Para aquellos casos en que por causas no imputables a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. como casos de fuerza mayor, orden público, caso fortuito, hechos atribuibles a terceros, orden de autoridad, etc. Y no exista disponibilidad de muelle, la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. no se hará responsable por las demoras que esto ocasioné ni reconocerá los perjuicios que esto cause.

Se tomará como parámetro básico de referencia las prelaciones establecidas en el Artículo 5 de la Ley 658 del 14 de julio de 2001 o las que la modifiquen o remplacen; la hora de llegada de las naves, los acuerdos de ventanas de arribo, el tipo de operación, compromisos comerciales y el tipo de nave serán los criterios que determinan la prioridad en la asignación de la infraestructura.

1. Arribada forzosa.
2. Buques de la Armada Nacional.
3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.



4. Buques de pasajeros, buques refrigerados.
5. Buques de carga portacontenedores.
6. Buques de carga general y granel.
7. Otros tipos de buques.

6.2.1. Para una eficiente administración el orden general de prioridad de atraque de las naves será el siguiente:

1. Compromisos comerciales.
2. Las naves que gocen de una ventana de arribo, previamente acordado con las líneas navieras/cliente, tendrán la prioridad de atracar dentro del tiempo acordado de atraque, operaciones y desatraque.
3. Las naves que arriben después del final de su ventana de operación perderán su derecho de atraque al menos que exista una previa aceptación por parte de La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú.
4. La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, facilitará el cambio de las ventanas de arribo, previa consulta y comunicación con los agentes de líneas navieras y/o clientes involucrados.
5. Las ventanas de arribo serán revisadas cada mes con el fin de evaluar el cumplimiento de estas por parte de las líneas navieras.
6. Aquellas líneas navieras que incumplan, en más de tres (3) ocasiones repetidas, perderán su ventana de arribo en caso de que exista demanda por parte de otra línea naviera.
7. Las naves que no cuenten con ventanas de arribo atracarán de acuerdo al orden de llegada, el mismo que se determinará en función al punto de arribo.
8. En el evento que dos (2) o más naves con grúas propias, arriben a la misma fecha y hora, COMPAS S.A. Tolú, determinará el orden de atraque, e informará a los agentes marítimos, con la finalidad de evitar controversias.
9. La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, se reserva la facultad de variar la prioridad de atención de las naves.
10. El terminal se abstendrá de programar el atraque de aquellas naves cuyos documentos relacionados con la nave y la operación no estén completos.
11. La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del puerto, de la nave o de la carga lo amerite. Esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados.
12. El terminal se abstendrá de programar el atraque de aquellas naves cuando su carga de exportación no se encuentre en el terminal (mínimo el 85%) y su proceso documental concluido y listo para embarque.

Las naves atracarán en el muelle de modo que no causen daño y avería a los mismos, a las defensas, instalaciones o infraestructura del puerto, tomando para ello todas las medidas de seguridad en sus maniobras de conformidad a lo establecido por Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú. (Anexo 54)

En adición la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tendrá que:

1. Garantizar la disponibilidad del muelle donde el buque o la barcaza va a atracar con anterioridad a la maniobra.
2. Verificar que el muelle debe estar despejado para realizar la maniobra de atraque con seguridad.
3. Informar a través del envío de las batimetrías periódicas la profundidad del muelle donde se va a atracar el buque.
4. Mantener iluminado el sector del muelle durante las maniobras de atraque. La visibilidad debe ser óptima para evitar cualquier siniestro.
5. Verificar que el personal que participa en la maniobra de amarre, este usando los elementos de protección personal requeridos en la labor.



6. Verificar que esté coordinada por parte de la agencia marítima, la disponibilidad de remolcadores y servicio de practicaje con anterioridad a la maniobra.
7. Mantener las defensas y las bitas de amarre en perfecto estado de conservación para recibir los buques.
8. Coordinar a través de las agencias marítimas la visita de las autoridades marítimas, sanitarias y de emigración para obtener la libre práctica, con el fin de dar inicio a las operaciones de descargue.
9. Verificar que en el muelle solo debe estar el personal autorizado para trabajar como operador portuario de amarre y los empleados de la instalación portuaria.
10. Verificar que los buques atracados en los muelles contiguos al buque que atraca en el muelle u otros que atraquen posteriormente a esos muelles contiguos, estarán ubicadas tanto a su proa como a su popa a una distancia adecuada, segura y aceptada por el comando del buque y el piloto práctico que realiza la maniobra.
En caso de maniobras con barcazas abarloadas a buques marítimos, incrementar las medidas de seguridad con respecto a los cabos de amarre con la finalidad de evitar que se suelten y se produzca una colisión.
11. Verificar que las defensas entre el buque marítimo y la barcaza sean las apropiadas, fabricadas y mantenidas de acuerdo con los estándares industriales e internacionales.
12. Exigir siempre un remolcador de apoyo en las maniobras con barcazas de manera permanente mientras dure la maniobra.

Naves atracadas

Las naves atracadas en la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú deberán utilizar las facilidades destinadas para el amarre, las cuales serán utilizadas por el buque de acuerdo con su eslora y a la disponibilidad de las mismas.

Mantener en todo momento la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes - (RIPA).

Amarre

Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, incluyendo remolcadores, planchones o gabarras, el amarre o desamarre en muelle deberá ser efectuado por un operador portuario autorizado que cuente con licencia de explotación comercial y registrado ante las autoridades y ante la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú para tal fin, con el objeto de garantizar la seguridad en las operaciones.

La maniobra de amarre o desamarre, deberá ceñirse a lo establecido en las normas marítimas aplicables a la materia, así como a los usos y costumbres que le sean aplicables.

En adición a lo que la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, tiene establecido en el presente reglamento que las naves deberán ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en la terminal. El Capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras, en los diferentes estados de carga y marea. El correcto amarre de las naves a los muelle es responsabilidad del capitán de la nave.

6.3. PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú prestará los servicios a solicitud de sus usuarios, no obstante, la utilización de los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y



desamarre de naves o artefactos navales, se hará conforme lo previsto en las normas vigentes que regulan la actividad, pero siempre observando la libre competencia.

6.3.1. Obligaciones de la prestación del servicio privado de practicaje.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, está en la obligación de permitir la prestación del servicio de practicaje de acuerdo disposiciones legales y a las demás establecidas por la autoridad marítima.

6.3.2. De la limitación del número de prestadores de servicios de practicaje y servicios náuticos.

Debido a la singularidad y especial incidencia del servicio de practicaje en la seguridad marítima, el número mínimo y máximo de prestadores de servicio en cada área portuaria, así como los demás servicios náuticos quedará limitado a lo que en su momento la Dirección General Marítima – DIMAR determine y se deberán prestar bajo régimen de libre competencia siempre y cuando se cumpla con las normas de seguridad de la compañía de puertos asociados COMPAS sin perjuicio de lo previsto en la ley.

6.4. ASIGNACIÓN DE MUELLES.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, para asignar el muelle, tiene en cuenta los siguientes aspectos:

1. Acuerdos comerciales
2. Hora de arribo a la boyas de mar.
3. Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.
4. Tipo de carga, volumen y naturaleza.
5. Tipo de nave y dimensiones
6. Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de carga/descarga.
7. Tiempo de permanencia

Parágrafo. Las naves permanecerán en los muelles asignados únicamente el tiempo que haya sido autorizado por Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú.

6.5. PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL.

Durante la permanencia de las motonaves atracadas en la terminal de COMPAS S.A. Tolú se prohíbe realizar las siguientes actividades:

- Deslastre de tanques.
- Actividad de soldadura en el casco.
- Lavado de cubiertas del buque.
- Aplicación de pintura en el casco.
- Reparaciones abordo que impliquen la inmovilización del buque.
- El buque debe contar con una tripulación mínima de manera permanente.
- No se pueden hacer pruebas de propulsión.
- No se permite que las tripulaciones de las naves practiquen actividades deportivas como pesca, buceo, etc.

Parágrafo: Para efectos de inspecciones subacuáticas a las naves atracadas en COMPAS Tolú y a los cimientos de la instalación portuaria se debe contratar únicamente con buzos debidamente certificados por DIMAR.

La autoridad marítima en ocasiones especiales autorizar la ejecución de alguna de las anteriores actividades, pero con el acompañamiento de un perito naval asignado por la capitanía de puerto.



6.6. DESATRAQUE.

La compañía de servicios portuarios COMPAS S.A. Tolú en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, establece que los agentes marítimos coordinarán con el buque, pilotos prácticos y remolcadores para que el buque zarpe después de haber finalizado las operaciones, en un lapso no mayor a (2) dos horas, teniendo en cuenta el calado y la marea.

6.7. ORDEN DE DESATRAQUE.

La orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

- Cuando la autoridad marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.
- Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados; la nave ocupará el último turno de atraque con relación a las naves de su tipo fondeadas.
- Cuando en la nave que esté atracada la autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima. En este evento la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, comunicará al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social para que cumpla con las funciones del Reglamento Sanitario Internacional RSI 2005.
- Cuando las labores de descargue de una embarcación afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados.
- Una vez finalizadas las labores de descargue, la nave deberá zarpar o fondear en los términos establecidos en el art. 6.6 del presente reglamento, salvo autorización expresa la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. para que permanezca mayor tiempo atracada, si alguna nave no desatracó dentro del plazo estipulado (2) dos horas, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los cargamentos.
- Por falta de disponibilidad vehicular que garantice labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- Por accidentes o siniestros que comprometan la seguridad de las personas, de las instalaciones portuarias, de las otras naves atracadas en el puerto.
- Por índole de fuerza mayor cuando se necesite cambiar de muelle o dar paso a otra nave. Cuando se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque. Los costos que se generen serán por cuenta del responsable del incumplimiento.
- Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, los gastos de maniobra serán por cuenta del Agente Marítimo que solicitó el cambio.
- Si por causas no imputables a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, la nave no pueda continuar con sus operaciones, por fallas en equipos de abordo, por falta de personal o cualquier otro tipo e impedimento no imputable al terminal, La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, podrá notificar al agente marítimo y a la nave para que zarpe después de recibir la notificación. En caso de no zarpar el terminal tomará las medidas necesarias para desatracar y zarpar el buque. Todos los costos y perjuicios ocasionados serán por cuenta del agente marítimo de la nave.



- Cuando no exista en la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave, hasta tanto se solucione la situación, momento en el cual recuperará su prioridad para el atraque.
- COMPAS S.A. Tolú, se reserva el derecho de asignar piloto, remolcadores y amarradores para desatracar la motonave, cuando se haya superado el tiempo límite definido en el presente reglamento técnico de operaciones, toda la maniobra se hará a costo de la nave o su representante.

6.8. REQUISITOS PARA EL ZARPE.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tendrá en cuenta los siguientes requisitos para el zarpe.

1. Verificar que el sector del muelle debe estar despejado para realizar la maniobra de zarpe con seguridad.
2. 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.
3. Coordinar conjunto con la agencia marítima la disponibilidad de remolcadores y servicio de practicaje con anterioridad a la maniobra, por lo mínimo media hora antes deben estar en el sector.
4. Informarse con (ECTM) 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 (ECTM).
5. Verificar que, para toda maniobra de zarpe en el Muelle, las grúas móviles, las rodantes, bandas transportadoras, pescantes, shiploader o las de cualquier otro tipo, con sus brazos elevados, estarán en una posición pasiva y a una distancia de seguridad.
6. Coordinará con los buques y artefactos navales la obligación del uso de las luces de navegación y señales sonoras a ejecutar durante las maniobras de zarpe y tránsito por el canal serán las apropiadas y determinadas por el COLREGS (International regulations for preventing collision at sea).
7. Ninguna nave podrá salir del puerto sin el documento de zarpe que expide la Dirección General Marítima (DIMAR).

CAPÍTULO VII

7. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE.

Planes de Emergencia y/o Contingencia. Los procedimientos y medidas establecidas en los protocolos que forman parte de este Reglamento serán de obligatorio cumplimiento para todos los usuarios del puerto y en general para todos los que desarrollen actividades en el terminal tanto en zonas de acceso como en zonas de muelle, patios de almacenamiento, bodegas y línea de atraque.

7.1. SALUD EN EL TRABAJO.

COMPAS S.A Tolú cuenta con un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, el cual contempla las medidas que deben ser observadas dentro del terminal para la prevención de accidentes a las personas, ver protocolo en el (Anexo 23).

7.1.1. Seguridad y salud en el trabajo.



Documento firmado digitalmente



La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú cuenta con las siguientes disposiciones de seguridad para el personal de visitantes, trabajadores y usuarios de la terminal:

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se reserva el derecho de no permitir el ingreso de cualquier persona, equipo, maquinaria o vehículo que no cumpla con las disposiciones que sobre la materia determinadas en su protocolo de seguridad, adicionalmente se cuentan con cursos de inducción presenciales o virtuales antes del ingreso.

Todos los visitantes que ingresen al área de operaciones lo harán por cuenta y riesgo propio.

Todo visitante debe portar en sitio visible su carnet de visitante. Es responsabilidad de los empleados informar a seguridad quien no porte el carnet de visitante o este en áreas restringidas.

Ningún vehículo o persona puede permanecer en el puerto después de haber terminado la actividad por la cual ingreso y se autorizó.

Solo se podrá transitar caminando en las áreas permitidas, debidamente señalizadas y utilizando los elementos de protección personal.

El equipo de protección personal comprende como mínimo, chaleco reflectivo, casco, mascarilla o filtro respirador, protectores auditivos, gafas de seguridad y botas.

El uso del casco y botas es obligatorio en las áreas operativas designadas.

El equipo pesado de operaciones tendrá prelación sobre otros vehículos.

La máxima velocidad permitida en las instalaciones portuarias es de 20 km/h.

Todo vehículo o personas dentro de las instalaciones pueden ser inspeccionados por el personal de seguridad, en caso de no acceder a estas inspecciones, las personas o vehículos podrán ser retirados de las instalaciones inmediatamente y se pondrá en conocimiento de las autoridades de policía.

Las tripulaciones de las naves que arriben al terminal se identificarán mediante la presentación del permiso de desembarco, expedido por la autoridad competente y la presentación de un documento de identificación.

Las compañías que traigan visitantes al puerto deben anunciarlos previamente, adjuntar su seguridad social, suministrarles equipo de protección personal.

Las personas en las áreas administrativas que salgan del vehículo directamente a las oficinas están exentas de utilizar el equipo de protección personal. Deben usarlo si se dirigen a áreas operativas.

Los trabajadores de empresas contratistas que ocupen áreas operativas del Terminal, deberán vestir con uniforme, chaleco reflectivo, cascós, botas y demás implementos de seguridad.

La permanencia en el terminal deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley.

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



Documento firmado digitalmente



Todos los equipos, aparejos que se utilicen en la operación deben estar debidamente certificados por una entidad aceptada y validada por la terminal y estos registros deben ser entregados en copia al área de operaciones y seguridad industrial.

El terminal debe contar con las evidencias de las acciones tendientes al mejoramiento continuo y mantenimiento de su infraestructura y equipo para la maniobra de cargue y descargue.

Las instalaciones portuarias deberán considerar en las operaciones de toma de combustible y tránsito todas las medidas físicas necesarias a fin de contener en sus espejos de agua posibles derrames.

La utilización de barreras de contención y dispersantes debe ser de uso obligatorio para prevenir y mitigar los posibles casos de derrames.

Salud en el trabajo. La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú opera de acuerdo con el Código Internacional de Gestión de Seguridad, y su Política Integral de Gestión, establece el compromiso en generar atmósferas de trabajo seguros a bordo y en tierra, con el fin de preservar la vida y el medio ambiente. En tal sentido, para la prevención de riesgos dispone de un procedimiento para identificación de peligros, evaluación y control de riesgos (Anexo 31).

En adición, COMPAS S.A. Tolú dispone de un Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial debidamente aprobado por el Ministerio de Protección Social, el cual hace parte integral del presente Reglamento (Anexo 25).

El personal que ejecuta labores de estiba abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en el Manual de Higiene y Seguridad Industrial de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.

Los operadores portuarios que prestan servicios en el terminal, deben conocer los procedimientos y normas de seguridad establecidos en el Manual de higiene y seguridad industrial del terminal.

Los capitanes de las embarcaciones son responsables del entrenamiento y conocimiento de las tripulaciones, para atender las diferentes emergencias que se pueden presentar durante las actividades de descarga en el terminal.

7.2. FUMIGACIONES.

Las fumigaciones se realizan en COMPAS S.A. Tolú según lo expuesto en el punto 4.6.17 del presente reglamento “Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú. Previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, 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. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005)”.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú tiene firmado un contrato de prestación de servicios de control de plagas con una empresa debidamente registrada ante las autoridades, la cual realiza permanentes controles de plagas en todas las áreas de la Instalación Portuaria, con énfasis en las áreas operativas.

7.3. RESIDUOS CONTAMINANTES PROVENIENTES DE BUQUES.



La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú prohíbe que las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, sean descargadas al mar. El Capitán, agente marítimo o propietario de la nave debe responder por los costos de limpieza en que incurra por este motivo. De igual forma, deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias, de acuerdo con lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 1978.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú será garante del Convenio MARPOL Protocolo 1978 de las motonaves atracadas en la instalación portuaria, en tal sentido se tomarán las medidas pertinentes para prevenir la contaminación por hidrocarburos, cuando se realicen actividades de combustibles y sus derivados. Así mismo y si bien en esta terminal no se ejecuta el transporte a granel de sustancias nocivas líquidas, la terminal cuenta con elementos para la prevención y mitigación de los eventos que se puedan presentar. Este análisis operacional aplica igualmente en lo referente a las sustancias perjudiciales transportadas por mar en bulto, que igualmente tampoco se realizan en esta instalación.

Por otra parte, en lo relacionado a la prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques prohíbe que las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, sean descargadas al mar. El Capitán, agente marítimo o propietario de la nave debe responder por los costos en que incurra por este motivo. De igual forma, deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

En cuanto a la recepción y disposición de las basuras de los buques se realiza a través de un operador portuario avalado como empresa de servicios marítimos. Quien entrega el certificado de disposición final una vez a concluido lo concerniente con el Anexo I, Anexo IV y Anexo V.

7.4. CARGAS DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL.

Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesado o semi procesado, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo o al momento de atraque, y su descargue será autorizado por la autoridad competente.

Esta instalación portuaria es especializada en la recepción, almacenamiento y despacho de carga de origen vegetal tales como: maíz amarrillo, maíz blanco, soya y torta de soya, para tal fin cuentan con los procedimientos asociados a este tipo de carga y los permisos respectivos por parte de las autoridades en materia fitosanitaria.

También la instalación portuaria es especializada en cargue y descargue de ganado en pie para tal efecto aplica el instructivo de operación de ganado en pie (anexo 56).

7.5. CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO Y RADIOACTIVO.

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

La compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú no cuenta con autorización para manejo de cargas con material explosivo o radioactivo.

7.6. MERCANCÍAS PELIGROSAS.



Documento firmado digitalmente



Además de los requerimientos normales de operación, para el manejo de mercancías peligrosas se deberán cumplir las disposiciones contenidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas –IMDG de la OMI. La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú adopta los protocolos acordes al manejo de este tipo de mercancías donde se relacionen su almacenamiento, transporte y tránsito dentro de la terminal portuaria, así como lo relacionado con los buques que transporten mercancías peligrosas.

Queda estrictamente prohibido realizar la descarga en COMPAS Tolú, de materiales y mercancías peligrosas con destinos distintos a los de este Terminal y en caso de que a criterio del Capitán del buque deba descargarlos como resultado de una supuesta avería, fuga o riesgo para su embarcación, solo se permitiría la descarga temporal habiendo obtenido previamente autorización de la Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú y de la Capitanía de Puerto.

7.6.1. Remoción de carga peligrosa desembarcada.

No se podrán desembarcar mercancías peligrosas sobre la loza o muelle hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que las va a movilizar fuera del terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlas.

La Compañía de Puertos Asociados (COMPAS S.A.) Tolú, permite el descargue/cargue, pero no su almacenamiento en sus instalaciones de las siguientes sustancias:

- Gases tóxicos. Clase 2.3
- Sólidos inflamables a base de nitrocelulosa o con riesgo secundario de explosión.
- Peróxidos orgánicos con riesgo secundario de explosión. Clase 5.2

Las otras sustancias peligrosas se pueden almacenar dentro del terminal siguiendo los parámetros de segregación de la organización marítima mundial y revisando sus características ya que estas sustancias pueden implicar adecuaciones a la infraestructura o controles adicionales que deben ser tratados previamente con los propietarios de la carga.

Las sustancias peligrosas que ingresen al terminal deben estar correctamente embaladas, marcadas y etiquetadas de conformidad con normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), traer la denominación técnica correcta y numero de las naciones unidas.

La empresa de transporte dará cumplimiento a lo establecido en el decreto 1609 de 2002 del ministerio de transporte y las demás reglamentaciones vigentes sobre esta materia.

Los Capitanes de las naves que tenga a bordo carga peligrosa debe tomar todas las medidas preventivas, incluyendo la del servicio contra incendio a bordo de la nave mientras permanezca en la terminal y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos.

Los Capitanes de las naves mientras tengan carga peligrosa a bordo o cuando estén descargando/cargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no permitirá las siguientes labores:

- Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
- Utilizar martillos, piquetas o cualquier elemento de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- Ejecutar reparaciones en cualquier compartimento que contenga carga peligrosa.
- Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.



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

7.6.2. Requerimientos especiales.

Todo buque que cargue o descargue explosivo o los tenga en tránsito, debe cumplir con lo siguiente:

- Mantener en estado de alistamiento a un oficial responsable y personal suficiente para asegurar un desamarre rápido en casos de emergencia para su desatrapo.
- Tener disponibilidad de líneas de remolque de adecuada longitud que quede a nivel del agua y de diámetro apropiado en proa y en popa, y que los mismos estén asegurados a la nave, con bozas de remolque pasadas hacia afuera y mantenerlas sobre la borda.
- Relación de explosivos en tránsito considerados en la clase 1 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- Equipo de transporte terrestre para la evacuación inmediata después del descargue.

En caso de presentarse escapes o filtraciones en el descargue/cargue de cargas líquidas a granel mientras el buque se encuentre en puerto, el capitán y la tripulación deberá tomar las acciones pertinentes en su buque y dará cumplimiento a las disposiciones que se reciban por parte de las autoridades y el terminal a fin de que cese la misma y se contrarresten los impactos, los daños, implementos de descargue, para tales efectos se deberá contar con los recursos necesarios

7.6.3. Inspectores de la Dirección General Marítima - DIMAR para prevención y control de la contaminación marina.

Con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue y descargue de mercancías, cargas peligrosas y cargas potencialmente contaminantes, se debe contar con la presencia de un Inspector en Contaminación designado por la Capitanía de Puerto respectiva el cual es solicitado a cargo del representante de la nave o la carga según sea el caso.

7.6.4. Precursores.

El agente marítimo deberá informar, en forma específica, a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, los precursores a descargar en el puerto indicando producto, consignatario, cantidad esto independiente de las obligaciones con otras autoridades.

7.6.5. Normas sobre mercancías, cargas peligrosas y cargas potencialmente contaminantes.

El cargue, descargue, manejo y segregación de mercancías, cargas peligrosas y cargas potencialmente contaminantes se realizarán acordes con las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales, Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y las recomendaciones sobre Almacenamiento, Manipulación de Mercancías Peligrosas en instalaciones portuarias.

En ninguna circunstancia se permitirá la presencia de personal abordo o en inmediaciones de los lugares en donde se están realizando la operación de manejo de mercancías peligrosas; salvo aquellas que intervengan directamente en las operaciones acorde al procedimiento para el manejo adecuado de sustancias químicas (Anexo 16).

CAPÍTULO VIII



8. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.

8.1. DOCUMENTACIÓN.

Previo al arribo de la nave el agente marítimo deberá presentar a la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, los siguientes documentos:

8.1.1. Permiso especial para manejo de productos químicos controlados:

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, exigirá el permiso especial para manejo de productos químicos controlados en muelles y puertos que otorga por la Dirección General Marítima - DIMAR de conformidad con lo establecido en el Decreto 1146 de 1990 (incorporado como legislación permanente mediante el Decreto 2272 de 1991) o aquellas normas que la modifiquen o reformen.

8.1.2. Documentos para la carga peligrosa.

El agente marítimo de las naves que tengan carga para cargue, descargue o tránsito, con sustancias o mercancías peligrosas, deberán enviar en forma electrónica a la oficina de documentos y operaciones la siguiente documentación, con una anticipación no menor a setenta y dos (72) horas previo al arribo.

8.1.2.1. Manifiesto de mercadería peligrosa para embarque, descarga o tránsito.

El manifiesto debe contener:

- Puerto de descargue.
- Número de paquetes.
- Tipo de empaque.
- Nombre técnico.
- Clase IMO.
- Número UN.
- Página de IMDG.
- Punto de ignición.
- Número EMS.
- Número MFAG.
- Nombre y teléfono del contacto de emergencia.
- Ubicación a bordo de las mercancías peligrosas.
- Plan de descargue directo y evacuación inmediata del terminal, si aplica.

8.1.3. Documentos naves que transportan carga granel para el puerto.

Los agentes marítimos deberán presentar a la oficina de operaciones, al jefe de protección y al área de documentación, la siguiente información en forma electrónica con cuarenta y ocho (48 horas) antes de la fecha y hora del arribo de la nave a COMPAS S.A. Tolú.

- Manifiesto de carga. + Solicitud de Autorización de embarque (SAE)
- Planos de estiba.
- Secuencia de descargue aprobada por el capitán del buque.
- Conocimiento de embarque (BIs).
- Ships particular o particularidades de la nave.
- Lista de tripulantes.(Incluyendo fecha y lugar de abordaje)
- Últimos 10 puertos donde arribó.
- Declaración marítima de sanidad.
- Listado de vacunación de los tripulantes.



8.1.4. Documentos para las naves que transportan carga general y contenedores.

Los agentes marítimos deberán presentar a la oficina de documentos la siguiente información en forma electrónica con veinticuatro (48 horas) antes de la fecha y hora del arribo de la nave a la terminal de la COMPAS S.A. Tolú.

- Manifiesto de carga.
- Documento de transporte/ Documento Consolidador de carga DIAN (1166).
- Detallada lista de empaque.
- Planos de estiba.
- Instrucciones especiales de cargue y/o descargue.
- Información de carga especial incluyendo fotos, diagramas, dimensiones, pesos y puntos de levante.
- Conocimiento de embarque.
- Listados de mercancías.
- Listado de contenedores a embarcar/desembarcar/transito.
- Ship particulars.

8.1.5. Documentos otros tipos de naves.

La oficina de operaciones de COMPAS Tolú indicara al agente marítimo, en el momento del anuncio, cuáles son los documentos, requisitos y el tiempo límite para enviar estos documentos electrónicamente.

En caso de que los mensajes no pueden ser enviados electrónicamente, se entregará a la oficina de operaciones y documentación un disco con la información solicitada cumpliendo con el tiempo límite establecido.

8.1.6. Documentos previos a la salida de la nave.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú presentará al comando de la nave y agente marítimo al término de operaciones para su firma los siguientes documentos:

- Planos de estiba actualizados (cuando aplique).
- Informe de no daños en la operación.
- Planillas de tarja de descargue y cargue.
- Certificado de Draft survey con la cantidad de carga embarcada o descargada. Este documento es elaborado por la compañía de survey contratada por COMPAS y el cliente y entrega copia a la agencia marítima y al terminal.
- Carta de protesta (cuando aplique).
- Acta de averías (cuando aplique)
- Certificado peso de báscula (cuando aplique).
- Vessel Notice. firmado
- Copia del acta de visita (al inicio de la operación).
- Inspección Preliminar de las bodegas (al inicio de la operación).
- Noticia de alistamiento (SHIP NOTICE)
- Estado de hechos firmado (SOF)

8.2. ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú velará porque los operadores portuarios, los usuarios o a sus representantes, así como a las autoridades que intervienen al interior del recinto portuario participen en la programación y coordinación de operaciones portuarias.



8.2.1. Facilitación del tráfico marítimo y portuario.

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima – DIMAR, conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rijan, en especial, lo contenido en la Ley 658 de 2001 o aquellas normas que la modifiquen o reformen.

Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas o portuarias en los puertos nacionales están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la Dirección General Marítima – DIMAR.

8.3. VISITA OFICIAL.

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes en el momento.

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

8.4. LIBRE PLÁTICA.

Los funcionarios de La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú 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. El agente marítimo entregará a la oficina de operaciones una copia del Acta de visita de autoridades.

8.5. RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú puede suspender el respectivo servicio requerido, a las personas naturales o jurídicas cuando estas no se encuentren a paz y salvo con los mismos, incumplan las normas establecidas o las de seguridad, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias.

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

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú se reserva el derecho de:

- Iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres. Cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este reglamento y a las disposiciones que determine sobre la materia.
- No iniciar o suspender operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados, estiba deficiente, signos de saqueo, dejando constancia escrita de la irregularidad ante el usuario y la autoridad que corresponda mediante el levantamiento de acta o dejando un registro en el estado de hechos según sea el caso mientras no se corrija la situación a satisfacción. Los costos que se deriven de esta espera no serán responsabilidad de Compas Tolú.
- Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios, y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las operaciones, evitar congestión o asegurar que las facilidades portuarias sean utilizadas al máximo de su capacidad.



Documento firmado digitalmente



- Suspender las actividades de operación cuando existan incumplimientos en las normas ambientales, de bioseguridad y de seguridad que la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú haya exigido o los operadores y estén obligados a observar, cuando en el proceso de operación esté causando contaminaciones y alteraciones ambientales al aire, al agua o al suelo.
- Suspender las actividades de operación cuando a juicio de la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, los equipos utilizados no garanticen la seguridad y eficiencia de las operaciones.
- Calificar la actuación de los operadores portuarios en lo que se refiere a la eficiencia, seguridad, capacidad técnica y profesional y cumplimiento de la programación establecida.
- No permitir operaciones a aquellos operadores que no se encuentren a paz y salvo con la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú por cualquier concepto.
- No permitir que los operadores desarrollen operaciones, en el evento de que no acrediten la vigencia de sus pólizas de responsabilidad civil, pago de salarios y prestaciones sociales y cumplimiento de contrato que amparen su operación, el monto y alcance de la cobertura exigidos por la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales y jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.
- No permitir el ingreso de personal técnico u operadores de equipo que no puedan acreditar su idoneidad técnica, experiencia y habilidad.
- COMPAS S.A Tolú puede efectuar en cualquier momento pruebas aleatorias de alcoholemia y drogas a cualquier persona que se encuentren dentro de las instalaciones del Terminal.

La Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú excluye su responsabilidad por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, demoras en la operación, accidentes en general, y reclamaciones de terceros, ocurridos durante el tiempo de no autorización de operaciones, o de suspensión de las mismas con base a lo establecido en el presente reglamento.

8.5.2. Reserva de derechos en el recibo, almacenamiento y entrega de la carga COMPAS S.A. Tolú, se reservar el derecho a:

- Efectuar el manejo reparación y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, presente deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos. Los costos serán asumidos por la carga.
- Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo. El costo que se genere como consecuencia de dicha verificación deberá ser asumido por el propietario o consignatario de la carga.
- No entregar las mercancías a los propietarios o consignatarios de la carga que aparecen en los documentos que amparen la mercancía cuando no se encuentran a paz y salvo con la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú por concepto de pago de servicios o cancelación de fletes al transportador o cuando la documentación presentada para su retiro, no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial a las autoridades aduaneras.
- A exigir a los usuarios de sus servicios el cumplimiento de las normas aduaneras vigentes.
- No recibir para almacenaje en sus bodegas y silos, cuando no tenga espacio para aquellas mercancías, que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos.
- No recibir aquellos cargamentos que lleguen al puerto y no tengan visiblemente escritas en forma clara y legible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparen, así como, la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa



- Ejercer derecho de retención, en los términos establecidos en la ley, sobre los cargamentos cuando éstos no se encuentran a paz y salvo.

8.6. Acceso de las autoridades al puerto.

Quienes ejecuten o realicen actividades portuarias o utilicen las instalaciones de Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios del Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, Dirección General Marítima - DIMAR, Agencia Nacional de Infraestructura ANI, Instituto Colombiano Agropecuario ICA, Secretaría de Salud Distrital, Alcaldía Distrital de Tolú, Gobernación del departamento de Sucre, Policía Antinarcóticos, según sea el caso. Igualmente, se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que estas entidades requieran y aquellos que les solicite la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A.

8.7. Inspección vigilancia y control.

En caso de incumplimiento en la prestación de los servicios, la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú y en general, los usuarios del puerto, podrán informar de inmediato a la Superintendencia de Puertos y Transporte, quien en cumplimiento de sus funciones legales ejercerá la inspección, vigilancia y control relacionadas con las condiciones técnicas de operación del terminal.

CAPÍTULO IX.

9. INGRESO Y SALIDA DE BUQUES.

9.1. AUTORIZACIÓN.

Las naves para ingreso y salida necesitan autorización de la capitánía de puerto.

Estas autorizaciones son preparadas y presentadas a la autoridad por el agente marítimo que representa la nave en el puerto.

9.2. USO DE REMOLCADOR.

De acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación emitida por la autoridad marítima nacional, toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB) superior a dos mil toneladas (2.000 ton.), está obligada a utilizar remolcadores en los puertos colombianos. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas (2.000 ton.) de registro bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario, con fundamento técnico comprobable.

9.3. USO DE REMOLCADOR POR REQUERIMIENTO DE LAS AUTORIDADES.

La autoridad marítima podrá requerir a una nave, dentro del puerto, o a una que solicite entrar al puerto, que utilice los servicios de remolcador con el fin de mantener las condiciones de seguridad en la navegación de la misma.

9.4. REQUISITOS PARA PRESTAR SERVICIO DE REMOLCADORES EN LOS PUERTOS.

Los remolcadores que prestan servicios en los puertos, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizadas por ésta; deberán portar los certificados de navegabilidad y seguridad, con la matrícula, patente de



navegación y permiso de operación correspondientes y vigentes; deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación vigente expedida por la autoridad competente; deberán contar a bordo, con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

Parágrafo. Los remolcadores deberán contar con el bollard pull, cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características meteorológicas, corrientes, vientos, mareas y profundidad de cada una de las zonas portuarias del país.

9.5. PILOTAJE Y PRACTICAJE.

Para todos los temas relacionados con el pilotaje o practicaje se tendrá en cuenta lo dispuesto en la Ley 658 de 2001 o la que la modifique o derogue.

9.6. SOLICITUD DE PILOTO PRÁCTICO.

Esta solicitud es llevada a cabo por el agente marítimo de cada nave sin tener en cuenta a quien sea cargado el costo de la maniobra, se acostumbra solicitar piloto con un mínimo de 2 horas de anticipación a la terminación del buque para dar suficiente tiempo al alistamiento de la nave y firma de documentos.

Cuando se trate de fondeo o cambio de muelle se solicitará el piloto de acuerdo con la necesidad operativa.

Parágrafo. El lugar donde el piloto práctico debe abordar la nave o desembarcar de la misma, así como las operaciones de recalada y zarpe, serán las que determine la Autoridad Marítima. Esta información será incluida en los Derroteros y Avisos a los Navegantes que publique dicha entidad.

9.7. LUCES Y SEÑALES.

Los remolcadores que estén efectuando las labores de remolque o navegando independientemente, dentro del puerto y en sus proximidades, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes y aplicar el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), o (COLREGs) por sus siglas en inglés.

9.8. ASISTENCIA Y AYUDA EN CASOS DE EMERGENCIA.

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

CAPÍTULO X.

10. DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

10.1. RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

La responsabilidad de COMPAS S.A. Tolú, de los Operadores Portuarios, de los Transportadores, de los Agentes Marítimos, de las Agencias de Aduanas, de los Importadores, de los Exportadores, de los propietarios de las mercancías que transiten por el terminal marítimo y de los demás usuarios que presten servicios en el terminal o utilicen los servicios de COMPAS S.A., se determinará teniendo en cuenta las fases de operación que se describen a continuación, y con sujeción a las normas del Código de Comercio en particular y de la Ley Colombiana en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.



Conforme a lo establecido en el punto 1.2 del presente Reglamento, se presume que por el sólo hecho de ingresar al terminal marítimo, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agentes de Aduana, Transportadores, Empresas Contratistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.

El ingreso de mercancías al terminal bien sea de importación, de exportación o de trasbordo, o la solicitud de servicios a las mercancías, hace presumir que dichos ingreso o solicitud de servicios están autorizados por el propietario, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta el presente Reglamento.

10.2. FASES EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

a) Primera fase:

La primera fase comprende las operaciones marítimas de descargue de mercancías, las cuales pueden incluir:

Descargue marítimo de mercancías: Desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa, elevación y salida de bodega de la nave, traslado a tolva granelera o sobre unidad de transporte terrestre.

Cargue marítimo de mercancías: La carga sobre el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial recibe aparejo, se eleva verticalmente, se traslada sobre cubierta, baja al piso de la bodega de la nave, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del Capitán.

b) Segunda fase:

Transferencia o manejo de carga desde el muelle: La carga en tolva granelera es trasladada por medios mecánicos hacia un sitio de almacenamiento; se ubica en el sitio asignado en la bodega o silo. En el caso de descargue directo, la carga se transporta fuera del terminal.

Transferencia o manejo de carga hacia el muelle: La carga, libre en el sitio de almacenamiento es tomada por el equipo de tierra y trasladada hacia el muelle. La carga queda disponible sobre el equipo de tierra (camión) o sobre el muelle.

c) Tercera fase:

Almacenamiento: Permanencia de los cargamentos en una bodega o silo de almacenamiento de COMPAS S.A Tolú.

El almacenamiento inicia cuando la carga es recibida a satisfacción a la motonave por COMPAS S.A. en la bodega o silo de almacenamiento. Finaliza cuando COMPAS S.A. entrega la carga a la empresa de transportes autorizada por el importador para su retiro del terminal vía terrestre.

d) Cuarta fase:

Servicios terrestres a la carga: Comprende todos los servicios prestados en función de la carga durante su período de almacenamiento en el terminal, tales como inspecciones, toma de muestras, inventarios, fumigaciones o trasiegos, controles de temperatura, trasladados



internos, entre otros, servicios que se entiende se realizarán por cuenta del cliente y por tanto se facturarán a este.

Cargue / descargue de camiones o medio de transporte con el cual se retira o ingresa la carga al terminal: Tomar la mercancía del sitio de almacenamiento, movilizarla hasta la plataforma del medio de transporte y retirarla del terminal. Ingresar la carga al terminal en un medio de transporte, llevarla hasta el sitio de almacenamiento y descargarla en el sitio de reposo.

10.3. PERÍODOS DE RESPONSABILIDAD EN LAS FASES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

a) Primera fase:

Durante la primera fase de la operación antes descrita, las mercancías están bajo la responsabilidad del Operador Portuario nominado para atender la nave, conforme al contrato que haya celebrado con el armador de la nave, o su agente marítimo, o con el propietario de las mercancías, o su representante, según el caso.

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de descargue será responsabilidad del armador, su representante o el Operador Portuario, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento.

Cuando el Operador Portuario requiera los servicios de equipos operados directamente por COMPAS, el período de responsabilidad de ésta respecto de las mercancías inicia desde el momento en que el equipo operado por COMPAS hace contacto con las mercancías hasta cuando ellas son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario que ha requerido el servicio. Para este efecto, se entenderá que las mercancías son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario, cuando el equipo operado por COMPAS deposita las mercancías en el muelle, en caso de descargue, o en la cubierta del buque, en caso de cargue. En estos eventos, y de conformidad con lo establecido en el artículo 1604 del Código Civil, la responsabilidad de COMPAS se regirá por las normas que regulan los contratos de prestación de servicios, acordando expresamente que COMPAS adquiere una obligación de medio y no de resultado. Se entenderá que COMPAS no recibe la custodia de las mercancías contenidas en la unidad de carga objeto del servicio requerido. En caso que la operación se desarrolle bajo instrucciones del Operador Portuario, o cuando además de los equipos de COMPAS se utilicen equipos del Operador Portuario, se presumirá que cualquier daño o pérdida a las mercancías fue causado por las instrucciones o por los equipos del operador Portuario, todo ello conforme a lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil.

La responsabilidad del Transportador Marítimo y del Agente Marítimo durante la Primera Fase de operación antes descrita se regirá por lo dispuesto en el contrato celebrado entre el usuario y el Operador Portuario, el contrato de transporte, las condiciones de fletamiento y las normas que resulten aplicables a ellos, y a falta de norma aplicable, por el Código de Comercio Colombiano. Conforme a lo establecido en el artículo 1492 del Código de Comercio Colombiano, el Agente Marítimo responderá personal y solidariamente con el Capitán y el armador de la nave.

COMPAS S.A. Tolú excluye su responsabilidad por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, demoras en la operación, accidentes en general, y reclamaciones de terceros, ocurridos durante el tiempo de no autorización de operaciones, o de suspensión de las mismas.

b) Segunda fase:

Durante la segunda fase de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad del Operador Portuario nominado para atender la transferencia terrestre de la



Documento firmado digitalmente



carga desde o hasta el muelle, conforme al contrato que haya celebrado con el armador de la nave, o su agente marítimo, o con el propietario de las mercancías, o su representante, según el caso.

Cuando el Operador Portuario requiera los servicios de equipos operados directamente por COMPAS el período de responsabilidad de esta respecto de las mercancías inicia desde el momento en que el equipo operado por COMPAS hace contacto con las mercancías hasta cuando ellas son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario que ha requerido el servicio. Para este efecto, se entenderá que las mercancías son puestas nuevamente a disposición del Operador Portuario, cuando el equipo operado por COMPAS deposita las mercancías en el sitio de almacenamiento en la bodega o patio, o cuando el equipo operado por COMPAS deposita las mercancías en el muelle. En estos eventos, y de conformidad con lo establecido en el artículo 1604 del Código Civil, la responsabilidad de COMPAS se regirá por las normas que regulan los contratos de prestación de servicios acordando expresamente que COMPAS adquiere una obligación de medio y no de resultado. Se entenderá que COMPAS no recibe la custodia de las mercancías contenidas en la unidad de carga objeto del servicio requerido. En caso que la operación se desarrolle bajo instrucciones del Operador Portuario, o cuando además de los equipos de COMPAS, se utilicen equipos del Operador Portuario, se presumirá que cualquier daño o pérdida a las mercancías fue causado por las instrucciones o los equipos del operador Portuario, todo ello conforme a lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil.

La responsabilidad del Transportador Marítimo y del Agente Marítimo durante la Segunda Fase de operación antes descrita se regirá por lo dispuesto en el contrato celebrado entre el usuario y el Operador Portuario, el contrato de transporte, las condiciones de fletamiento y las normas que resulten aplicables a ellos, y a falta de norma aplicable, por el Código de Comercio Colombiano. Conforme a lo establecido en el artículo 1492 del Código de Comercio Colombiano, el Agente Marítimo responderá personal y solidariamente con el Capitán y el armador de la nave.

COMPAS S.A. excluye su responsabilidad por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, demoras en la operación, accidentes en general, ni reclamaciones de terceros, ocurridos durante el tiempo de no autorización de operaciones, o de suspensión de las mismas.

c) Tercera fase:

Durante la tercera fase de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad de COMPAS. Su período de responsabilidad coincide con el período de inicio y finalización del almacenamiento descrito en la tercera fase del punto 10.2 literal C del presente Reglamento. Esto implica que su período de responsabilidad inicia en el momento en que la carga es recibida a satisfacción a la motonave por COMPAS en la bodega o silo de almacenamiento y finaliza cuando COMPAS entrega la carga a la empresa de transporte para su retiro del terminal.

El período de responsabilidad de COMPAS se verá interrumpido por las siguientes causas:

- Intervención de cualquier autoridad pública presente en el terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima, la Supertransporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.
- Intervención de un tercero con la debida autorización del propietario de la carga, o del Importador, o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso, para la prestación de los servicios terrestres a la carga descritos en la Cuarta Fase operativa prevista en este Reglamento



- La responsabilidad de COMPAS se regirá por lo establecido en el presente Reglamento y por las normas que regulan el contrato de depósito (artículos 1170 y siguientes del Código de Comercio Colombiano).

d) Cuarta fase:

Durante la cuarta fase de la operación antes descrita las mercancías están bajo la responsabilidad del propietario de la carga, o del Importador, o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso.

En el caso de cargue y devoluciones de contenedores vacíos, producto de desembalajes de carga suelta, el cliente y/o su Operador Portuario están en la obligación de cumplir con la entrega programada para su devolución a la zona de almacenamiento en el patio de contenedores de COMPAS de acuerdo a los lineamientos de almacenamiento establecidos por COMPAS y los tiempos mínimos de entrega que no deben superar las dos horas, desde el momento del vaciado del respectivo contenedor.

Todas las operaciones de movilización de contenedores vacíos, llenos y carga en general dentro de la cuarta fase, deben realizarse en presencia de un funcionario de COMPAS; los movimientos terrestres que se ejecuten sin la observancia de esta disposición, generan total responsabilidad del Operador Portuario por las consecuencias que puedan causarse con la carga y, en consecuencia, exoneran a COMPAS de cualquier daño o perjuicio al propietario de la carga.

El período de responsabilidad de las personas descritas en el inciso anterior comenzará desde el momento en que el personal y/o equipo del Operador Portuario designado para esta operación, o las personas que aquéllas o éste designen, hagan contacto con la carga o esta le sea puesta a su disposición.

Para los vehículos terrestres, el acondicionamiento, aseguramiento y distribución en plancha de la carga será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o del Operador Portuario.

El Operador Portuario será responsable por los daños ocasionados a la carga y a terceros como consecuencia de accidentes que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.

El conductor del medio de transporte será responsable por la seguridad de la carga colocada sobre la plataforma de su vehículo. La carga deberá estar asegurada con elementos resistentes y adecuados a cada tipo de mercancía y embalaje. Para el aseguramiento de la carga, las plataformas deben estar provistas de puntos fijos de amarre para el uso de pencas, guayas o cadenas. Para el retiro de contenedores, las plataformas deben tener instalados de manera fija los conos que aseguren las cantoneras de los contenedores, previniendo su deslizamiento.

Parágrafo: Tratándose del recibo de carbón y coque en el terminal de COMPAS Barranquilla, las cantidades iniciales se establecerán con base en el peso en bascula. No obstante, las cantidades que resulten de dicho pesaje, servirán únicamente como referencia simplemente indicativa de la cantidad de carbón y/o coque que ingresa la terminal. Durante el tiempo de almacenamiento, además de la humectación requerida para el cumplimiento de normas ambientales, se seguirán las instrucciones que para el efecto imparte el propietario y/o depositante del carbón y/o coque. En cualquier caso, habida consideración del proceso de humectación, el terminal no recibirá, despachará, entregará o embarcará, carbón o coque, bajo inventarios.

10.4. DEFINICIÓN Y RESPONSABILIDADES EN LA ENTREGA DE CARGAMENTO.

1. COMPAS S.A. Tolú entregará los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidas del Transportador marítimo, al propietario o consignatario de la carga por mandato



- del conocimiento de embarque, o a su representante legal, previa presentación de la documentación requerida para importación, exportación, cabotaje; de las facturas canceladas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por COMPAS, Dirección de Impuestos y Aduana (DIAN), y demás autoridades competentes.
2. Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregarán al Agente Marítimo, previos los requisitos del numeral anterior.
 3. Los cargamentos que vayan a ser evacuados directamente, además de cumplir con los procedimientos establecidos, deben garantizar por parte de los encargados de ellos, el flujo suficiente de vehículos que permita una eficiente operación.
 4. En caso de que el cargamento presente algún tipo de daño o avería al momento de su recibo de manos del Operador Portuario, COMPAS se abstendrá de recibir los cargamentos, hasta tanto no se elabore un acta en la cual se describa el estado en el cual se recibe la mercancía.
 5. COMPAS no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzcan emanaciones, vapores, olores que causen daños a las personas, el medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
 6. COMPAS verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al Agente Marítimo, propietario o representante.
 7. COMPAS no recibirá aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible las marcas, códigos, pesos, rotulación establecidas por la OMI, en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipulación o almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.

10.5. RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES, DAÑOS, AVERÍA A LA CARGA Y A LOS BIENES PROPIEDAD DE LA EMPRESA.

1. La responsabilidad por averías o daños a la carga, según el caso, del usuario, del Operador Portuario o de COMPAS S.A. Tolú, se regirá de acuerdo a las fases establecidas en el punto 10.2 de este Reglamento y el Código de Comercio o normas que resulten aplicables. En aquellos casos en que exista duda por la responsabilidad, COMPAS solo responderá en el caso de que la justicie así lo determine.
2. Cuando se produzcan averías durante la operación portuaria, se levantará de inmediato el acta de avería correspondiente. En ella se determinarán las causas y se cuantificará y calificará en detalle lo ocurrido. El acta deben suscribirla los representantes de quienes estén al frente y son responsables de la ejecución de la fase establecida en los puntos 10.2 y 10.3 de presente Reglamento, en el cual ocurrió el hecho.
3. Los Armadores, Capitanes de naves, Operadores Portuarios, Transportadores Terrestres o sus representantes, Agentes Marítimos, Agentes de Intermediación Aduanera y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro del terminal, serán responsables ante COMPAS S.A. Tolú por los accidentes, lesiones a las personas, daños o averías a la carga, daños a las instalaciones o equipos del Terminal, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o estiba de la misma, la escasa visibilidad y el obstáculo que impida el correcto manejo y manipulación, sin perjuicio de lo establecido sobre la materia en el Código Civil Colombiano.
4. Los usuarios y operadores portuarios que causen daños a los equipos o instalaciones de propiedad de COMPAS S.A. Tolú, previo peritazgo que determine la responsabilidad, deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario, COMPAS S.A. Tolú procederá a hacer efectivas las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos o repercutirá contra el usuario respectivo.
5. La utilización de las áreas de almacenamiento y que sean asignadas como tales, implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir esta por razones de fuerza mayor o caso fortuito; por evaporación, mermas, deterioro natural o características propias del cargamento, del empaque o embalaje.



6. COMPAS no aceptará ni reconocerá reclamos por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen y estén declarados en los manifiestos de carga (sobordos) y conocimientos de embarque (documento de transporte) en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por la Sociedad Portuaria.
7. COMPAS no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes oficialmente y por alguna circunstancia continúen dentro de las instalaciones del terminal.
8. El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue será responsabilidad del Armador, su representante o el Operador Portuario. Así mismo, para los vehículos terrestres el acondicionamiento y distribución de la carga será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o del Operador Portuario.
9. COMPAS no será responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, tales como acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución, asonada, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los operadores portuarios o los usuarios, o cuando en la zona del terminal se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de las autoridades del terminal, hagan peligrosa la prestación de los servicios correspondientes.
10. El incumplimiento por parte de los operadores portuarios, de las normas de seguridad para las operaciones portuarias, establecidas por las autoridades portuarias y marítimas, este Reglamento y el Reglamento de Seguridad Industrial, será causal para que COMPAS le ordene la suspensión inmediata de labores, hasta tanto se tome las medidas correctivas

10.6. MERCANCÍA ABANDONADA.

COMPAS S.A. Tolú reportará a la Administración de la Aduanas e Impuestos Nacionales –DIAN-, los cargamentos que han cumplido el término legal para ser declarados en abandono de acuerdo con los términos establecidos en las normas aduaneras, sin perjuicio de ser trasladados al lugar que disponga COMPAS S.A. Tolú dentro de sus instalaciones.

10.7. CARGAMENTOS BAJO CONTROL JUDICIAL.

Los cargamentos que, depositados en el área de almacenamiento, se hallen bajo control judicial o de autoridades competentes, están sujetos a las mismas reglas que los demás en cuanto al pago de los servicios, sin perjuicio de trasladarlos al lugar que disponga COMPAS S.A. Tolú y previa anuencia de la autoridad competente.

10.8. CAUSALES EXONERATIVAS DE RESPONSABILIDAD DE COMPAS S.A.

COMPAS S.A. Tolú exonerará su responsabilidad civil por daños o pérdida de la carga, por daños o pérdida de equipos pertenecientes a Operadores Portuarios, Agentes Marítimos, Agencias de aduana, Agentes de carga y, en general, a los usuarios del terminal, por daños o pérdidas que se produzcan a las naves, artefactos navales, aparejos y cualquier otro equipo perteneciente a los armadores, fletadores o transportadores que utilicen el Terminal, así como por cualquier otro daño o pérdida de cualquier naturaleza causado a cualquier persona en el Terminal, durante cualquiera de las fases de operación descritas en el punto 10.2 del presente Reglamento, con fundamento en las siguientes causales Exonerativas de responsabilidad:

1. Fuerza mayor o caso fortuito.
2. Culpa de la víctima del daño o perjuicio.
3. Hecho de un tercero.



4. Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de la mercancía.
5. Acto, culpa o negligencia del Operador Portuario. De conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil, se presumirá que existe acto, culpa o negligencia del Operador Portuario, cuando el evento dañino se produzca en desarrollo de una actividad realizada bajo instrucciones del Operador Portuario, o con la participación de equipos del Operador Portuario.
6. Intervención de las autoridades públicas presentes en el terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, ICA, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima, la Supertransporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.
7. Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el propietario de la carga, o el Importador, o el responsable aduanero de la carga, o por sus representantes, según el caso, durante la prestación de los servicios descritos en cualquiera de las fases operativas previstas en el punto 10.2 del presente Reglamento.
8. Inexactitud de la declaración del Importador, o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.
9. Indebido o insuficiente embalaje de la carga.
10. Mermas o deterioro natural atribuibles a las características físicas de los cargamentos, del empaque o embalaje.
11. Inexactitud en las marcas o identificación externa de las mercancías o de la unidad de carga en que se encuentran
12. Cuarentena.
13. Huelga, lock out, o cualquier restricción en el trabajo.
14. Carga almacenada en espacios abiertos o patios, cuando el daño o la pérdida se derive de esta circunstancia y el almacenamiento en espacios descubiertos o patios haya sido autorizado por el usuario propietario de la carga, o su agente o representante, o el agente marítimo en el caso de carga en tránsito o transitoria,

Parágrafo 1. COMPAS no será responsable por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen y/o estén declarados en los sobordos y conocimientos de embarque en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por el terminal

Parágrafo 2. COMPAS no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados y que por alguna circunstancia continúen dentro de las instalaciones del terminal.

10.9. LÍMITES INDEMNIZATORIOS.

De conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 1616 del Código Civil, la responsabilidad civil de COMPAS S.A. Tolú por daños o pérdida de la carga, por daños o pérdida de equipos pertenecientes a Operadores Portuarios, Agentes Marítimos, Sociedades de



Documento firmado digitalmente



Intermediación Aduanera y, en general, a los usuarios del Terminal, por daños o pérdidas que se produzcan a las naves, artefactos navales, aparejos, contenedores y cualquier otro equipo perteneciente a los armadores, fletadores o transportadores que utilicen el Terminal, así como por cualquier otro daño o pérdida de cualquier naturaleza causado a cualquier persona en el Terminal, durante cualquiera de las fases de operación descritas en el punto 10.2 y 10.3 del presente Reglamento, estará sujeta a los siguientes límites indemnizatorios:

Por daños y pérdida de mercancías.

Cuando al momento de contratar los servicios de COMPAS S.A., o al momento de iniciar su período de responsabilidad conforme al punto 10.3 del presente Reglamento, se haya declarado el valor de las mercancías por escrito y dicha declaración haya sido aceptada por COMPAS S.A. Tolú, el límite indemnizatorio será una suma equivalente al 100% del valor declarado de las mercancías, sin reconocimiento alguno por concepto de lucro cesante.

Cuando no haya sido declarado el valor de las mercancías, el límite indemnizatorio será una suma equivalente a dos 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

Para los efectos de determinar los límites indemnizatorios, los contenedores serán considerados como mercancías y respecto de cada uno de ellos aplicará el límite indemnizatorio de una suma equivalente a dos 2 DEG por kilogramo de peso bruto de cada contenedor.

Por daños o pérdida a equipos, vehículos e instalaciones: El límite indemnizatorio será una suma equivalente al valor que haya sido declarado por el propietario del vehículo, equipo o instalación para efectos de su seguro de daños, o una suma proporcional en caso de daño parcial. Si por cualquier circunstancia el equipo, vehículo o instalación no tiene cobertura de seguro de daños, el límite indemnizatorio será una suma equivalente al valor que, en condiciones normales del mercado, habría sido declarado por el propietario de un vehículo, equipo o instalación similares, para efectos de su seguro de daños, o una suma proporcional en caso de daño parcial.

Por daños o pérdida de naves y artefactos navales.

Una suma equivalente a 167,000 DEG por buques cuyo tonelaje de registro bruto sea igual o inferior a 500 toneladas.

En relación con buques cuyo tonelaje de registro bruto sea superior a 500 toneladas, se aplicarán los siguientes límites indemnizatorios, en adición al expresado en el literal a):

Por cada tonelada desde 501 hasta 30.000 toneladas 167 DEG.

Por cada tonelada desde 30.000 hasta 70.000 toneladas 125 DEG.

Por cada tonelada en exceso de 70.000 toneladas 83 DEG.

10.10. RESPONSABILIDAD POR LESIONES PERSONALES Y MUERTE DE PERSONAS EN EL TERMINAL.

Las personas ingresan al terminal marítimo de COMPAS S.A. en virtud de un acto voluntario, libre y autónomo, con el único fin de adelantar las labores que son propias de sus funciones como socios, directivos, empleados, funcionarios, agentes o representantes de los usuarios del Puerto, de los Agentes Marítimos, de los Operadores Portuarios, o de cualquier otra persona o empresa que, en forma legal y justificada ha solicitado su acceso al terminal. El ingreso de personas al terminal está sujeto al cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.



Las personas que ingresan al terminal de COMPAS S.A TOLÚ son conscientes de los riesgos propios e inherentes a las operaciones y actividades del Puerto y solicitan su ingreso al terminal aceptando y asumiendo la existencia de dichos riesgos y sus eventuales consecuencias dañinas.

El acceso de personas al terminal de COMPAS S.A. Tolú es producto de un acuerdo de voluntades entre esa sociedad y cada una de las personas que solicita su acceso al terminal. Dicho acuerdo de voluntades se perfecciona por el ingreso de las personas a través de las entradas al terminal, acto mediante el cual declaran conocer y aceptar las disposiciones del presente Reglamento.

Las personas que ingresan al terminal se obligan a cumplir las disposiciones de seguridad contenidas en el presente Reglamento y en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria expedido de conformidad con el Código PBIP.

COMPAS S.A. Tolú exonerará su responsabilidad civil por muerte y lesiones personales ocurridos a personas que en las instalaciones el terminal, con fundamento en las siguientes causales Exonerativas de responsabilidad:

1. Fuerza mayor o caso fortuito.
2. Acto, culpa o negligencia de la víctima del daño o perjuicio. De conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil, se presumirá que existe acto, culpa o negligencia de la víctima del daño o perjuicio en los siguientes casos:
 - Cuando la persona ingrese o transite por zonas del terminal que sean de acceso restringido, o para cuyo ingreso o tránsito no haya obtenido autorización expresa de conformidad con lo contemplado por la "solicitud de ingreso y permanencia en el terminal".
 - Cuando la persona haya infringido las disposiciones de seguridad del presente Reglamento o del Plan de Protección de la Instalación Portuaria expedido de conformidad con el Código PBIP.
 - Cuando la persona esté realizando labores ajenas o diferentes a aquellas que justificaron su ingreso al terminal.
3. Hecho de un tercero.
4. Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de las mercancías.
5. Acto, culpa o negligencia del Operador Portuario. De conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 1604 del Código Civil, se presumirá que existe acto, culpa o negligencia del Operador Portuario, cuando el evento dañino se produzca en desarrollo de una operación realizada bajo instrucciones del Operador Portuario, o con la participación de equipos del Operador Portuario.
6. Intervención de las autoridades públicas presentes en el terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima, ICA, la Supertransporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder al terminal.
7. Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el Operador Portuario, o el propietario de la carga, o el Importador, o el responsable aduanero de la carga, o por sus representantes, según el caso, durante la prestación de los servicios descritos en cualquiera de las fases operativas previstas en este Reglamento.



Documento firmado digitalmente



8. Inexactitud de la declaración del Importador o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.

Parágrafo 1. COMPAS S.A. Tolú excluye toda su responsabilidad por muerte, lesiones personales, y en general por cualquier daño sufrido por personas que hayan ingresado al terminal sin autorización, desatendiendo sus instrucciones o infringiendo las normas del presente Reglamento o del Plan de Protección de la Instalación Portuaria expedido de conformidad con el Código PBIP.

10.11. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS AMBIENTALES.

COMPAS S.A. Tolú es responsable por la ejecución del Plan de Manejo Ambiental del Terminal Marítimo de Tolú ante el Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión portuaria y en la ley.

Los Operadores Portuarios, los Agentes Marítimos, los Agentes de aduanas y en general los usuarios del puerto y/o sus representantes, serán responsables ante COMPAS S.A. Tolú por los daños ambientales que ocasionen durante el desarrollo de sus actividades en la COMPAS S.A. Tolú bien sea que el impacto del daño ambiental se produzca en las instalaciones del Terminal Marítimo o fuera de ellas, circunstancia que deberá ser puesta en conocimiento de COMPAS S.A. de inmediato por parte del agente productor del evento dañino. Para este efecto, las citadas personas deberán responder y mantener indemne a COMPAS S.A. Tolú desde la producción del evento dañino, y durante el proceso administrativo y/o civil respectivo, en el cual serán llamados en garantía o les será denunciado el pleito, según sea el caso.

Los Operadores Portuarios, los Agentes Marítimos, las Agencias de Aduanas y en general los usuarios del puerto y/o sus representantes, serán responsables, cuando a ello haya lugar, de mantener al día los permisos ambientales que se requieran para el desarrollo de sus actividades, tales como permisos de vertimientos líquidos, residuos sólidos, emisiones atmosféricas, entre otras la Compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Tolú.