



**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN
PORTUARIA**

Agosto 2014

Contenido

CAPÍTULO I.....	5
DISPOSICIONES GENERALES.....	5
1. Condiciones generales	6
2. De la aplicación del reglamento	6
3. Definiciones	8
4. Estructura, instalaciones y vías de acceso	9
4.1. Infraestructura marítima	10
4.2. Infraestructura terrestre	12
4.3. Vías de acceso.....	12
4.4. Equipos para manejo de carga.....	12
5. Ayuda de navegación	14
6. Peligros a la navegación	14
7. Mantenimiento de la profundidad del puerto.....	15
CAPÍTULO II	16
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN.....	16
8. Administración y operación del terminal marítimo	17
8.1. Estructura organizacional.....	17
8.2. Funciones	17
8.3. Definición en la prestación de servicios portuarios	19
8.4. Aspectos generales de coordinación.....	21
CAPÍTULO III	22
PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	22
9. Servicios portuarios.....	23
9.1. Horarios de prestación de servicios.....	24
9.2. Servicio de fondeo.....	25
9.3. Servicio de practicaaje	25
9.4. Servicio de remolcador	26
9.5. Servicio de instalaciones portuarias	27
9.6. Obligaciones, responsabilidades y deberes de los operadores portuarios	28

9.7. Las reservas y derechos en la prestación de los servicios.....	32
CAPÍTULO IV.....	34
DEL ATRAQUE DE BUQUES Y LAS OPERACIONES EN LAS INSTALACIONES DE PUERTO BRISA S.A.	34
10. Maniobrabilidad de buques en puerto.....	35
10.1. Generalidades.....	35
10.2. Maniobras de Entrada.....	35
10.3. Maniobras de Salida	36
11. Normas generales para la prelación de atraque	37
12. Procedimiento para el arribo y atención de buques.....	39
12.1. Nominación del buque	39
12.2. Notificación de arribo	40
12.3. Plan de estiba.....	41
12.4. Servicios de pilotaje y remolcadores	41
12.5. Visita de Autoridades	42
12.6. Inspecciones y arqueo.....	42
12.7. Nota de alistamiento (NOR).....	42
12.8. Permanencia del buque en puerto.....	43
12.9. Requisitos de amarre	43
12.10. Coordinación del tráfico marítimo	48
13. Operación de cargue/descargue de buques	48
13.1. Condiciones previas.....	48
13.2. Operaciones de cargue	48
13.3. Condiciones de seguridad.....	49
13.4. Trimado	49
13.5. Estados de pérdida de estabilidad del buque	49
13.6. Inspección de calado (Draught Survey).....	50
14. Procedimiento para servicios de reclamación, porteo y almacenamiento en patios.....	50
15. Disposiciones de seguridad	52
15.1. Embarcos y desembarcos.....	52
15.2. Seguridad del buque	52
15.3. Buques en zona de fondeo	53

15.4. Zarpe de los buques	54
CAPÍTULO V	55
PRELACIONES Y REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE Y	55
DESATRAQUE DE BUQUES.....	55
16. Prelación en la prestación de los servicios en Puerto Brisa S.A.	56
17. Prelación de atraque para el terminal de gráneles sólidos.....	56
18. Prelación de atraque para el terminal de carga general y contenedorizada	57
19. Orden de prioridad para el servicio de pilotaje	57
20. Asignación sitios de atraque	57
21. Pérdida de turnos de atraque	58
22. Desatraque de buques	58
23. Tiempos y condiciones de permanencia del buque en muelle	60
CAPÍTULO VI.....	61
DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS	61
24. Fases de la operación.....	62
24.1. Primera etapa.....	62
24.2. Segunda etapa.....	62
24.3. Tercera etapa.....	62
24.4. Cuarta etapa.....	63
24.5. Quinta etapa.....	63
25. Definición y responsabilidades en el recibo y entrega de cargas.....	64
26. Responsabilidad por accidentes, daños, avería a la carga y a los bienes propiedad de Puerto Brisa S.A.....	65
CAPÍTULO VII.....	67
NORMAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL.....	67
27. Normas de seguridad industrial y protección del medio ambiente.....	68
27.1. Plan de Contingencia.....	68
27.2. Regulación de los buques.....	68
27.3. Regulación para vehículos terrestres.....	70
REFERENTE AL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN.	71

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1. Condiciones generales
2. De la aplicación del reglamento
3. Definiciones
4. Estructura, instalaciones y vías de acceso
 - 4.1. Infraestructura marítima
 - 4.2. Infraestructura terrestre
 - 4.3. Vías de acceso
 - 4.4. Equipos para manejo de carga
5. Ayuda de navegación
6. Peligros a la navegación
7. Mantenimiento de la profundidad del puerto

1. Condiciones generales

El presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de Puerto Brisa S.A. está orientado a la búsqueda de operaciones seguras, eficientes y amigables con el medio ambiente que redunden en garantías de competitividad a sus clientes respecto a los mercados internacionales. Este reglamento da respuesta a los requerimientos y obligaciones establecidos en la normatividad portuaria vigente, Ley 1ª de 1991, Decreto-Ley 2681 de 1991, Resolución 153 de 1992 y Reglamento No.0071 de 1997.

La Superintendencia de Puertos y Transporte corresponde a un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, cuyas funciones entre otras está la de definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, artículo 3º Ley 1ª de 1991, en materias tales como: nomenclatura, procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de buques en cuanto a bodegas, carga y estiba, manejo de carga, facturación, recibo, almacenamiento y entrega de carga, servicios a los buques, prelacones y reglas sobre turnos, atraque, desatraque de buques, períodos de permanencia, tiempo de uso de los servicios, documentación, seguridad industrial y planes de emergencia.

La definición de las condiciones técnicas de operación de los puertos tiene como objetivos: facilitar la vigilancia sobre las operaciones de Puerto Brisa S.A. y de los usuarios del puerto, garantizar la operación del puerto durante las 24 horas todos los días del año, propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias, efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en actividades portuarias.

El artículo 26 del Estatuto Portuario (Ley 1ª de 1991) otorga a la Superintendencia General de Puertos la competencia para ejercer sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros. Dentro de sus facultades está la expedir por medio de resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

2. De la aplicación del reglamento

Las disposiciones contenidas en el presente reglamento están acordes con el Estatuto de Puertos Marítimos, Ley 1ª de 1991 y demás decretos y resoluciones que lo reglamentan, especialmente la Resolución 0071 del 11 de febrero de 1997.

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

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

El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios y representantes del puerto a cumplir con los demás requisitos y obligaciones establecidos en la normatividad vigente por la Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Dirección General Marítima, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Corpoguajira, lo prescrito en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia y demás autoridades competentes que ejercen funciones de vigilancia de la actividad portuaria, y otras establecidas por autoridades del orden nacional, departamental y municipal que ejercen funciones en su jurisdicción.

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

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

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

3. Definiciones

Para una correcta interpretación y aplicación de las condiciones y términos del presente reglamento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

Agente marítimo. Es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con el buque, quien conforme a lo establecido en el Código de Comercio, serán responsables solidariamente ante Puerto Brisa S.A. por cualquier hecho relacionado con la nave.

Armador. Corresponde a la persona natural o jurídica que, sea o no propietario del buque, lo apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

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

Eficiencia en el uso de 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 el buque a tierra y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida de tiempo de permanencia de un buque en los muelles del puerto, o un vehículo dentro de las instalaciones portuarias o de la carga en los almacenes del puerto

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.

Fondeo. Es la labor técnica del piloto práctico que comienza en el momento de su llegada a bordo en el momento de embarque y concluye cuando fondea el ancla, fila la cadena necesaria para que el buque quede asegurado al fondo.

Practicaje. Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico.

Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes, con capacidad para asesorar y atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras como 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 buques, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

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

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

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

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

4. Estructura, instalaciones y vías de acceso

Puerto Brisa S.A. suscribió contrato de concesión No. 009 de agosto 6 de 2010, con el Instituto Nacional de Concesiones – INCO (ahora Agencia Nacional de Infraestructura – ANI), para ocupar, utilizar y administrar en forma temporal y exclusiva las zonas de uso público, playas, terrenos de bajamar y zonas marítimas accesorias de servicio, donde se construirá la infraestructura portuaria requerida para prestar un servicio portuario eficiente a los usuarios que exportan, transfieren e importan carga.

El otorgamiento formal de la concesión portuaria proferida por el INCO mediante resolución No. 460 del 06 de agosto de 2010, modificada por las resoluciones 453 del 10 de agosto de 2009, 272 del 26 de mayo de 2009, 319 del 30 de julio de 2010 y 406 de febrero 26 de 2014, ampara las siguientes obras e infraestructura portuaria de Puerto Brisa S.A.:

4.1. Infraestructura marítima

El área de playa y bajamar concesionada es de 4,4 ha y corresponde a una línea de playa de 490 metros, en esta zona de uso público se construirán las obras y estructuras necesarias para comunicar el área de patios con el área de muelles de embarque del puerto.

La construcción del puerto multipropósito contempla la utilización de aguas accesorias para el canal de acceso, zona de aguas de maniobra y las áreas marítimas que se ocuparán con las construcciones de las estructuras portuarias y obras de ingeniería para la operación del puerto.

El área marítima accesoria a ocupar con las obras portuarias es de 224,64 ha. e incluye:

a) Canal de acceso

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

El canal de acceso se encuentra debidamente señalizado mediante doce (12) boyas laterales que responden a las especificaciones de balizamiento internacional (Región B):

Coordenadas Geográficas					
Boyas estribor entrando (rojas)			Boyas babor entrando (verdes)		
NO.	NORTE	OESTE	NO.	NORTE	OESTE
B2	11°18' 00,4"	73° 23' 35,7"	B1	11° 18' 03,2"	73° 23' 29,0"
B4	11° 17' 28,4"	73° 23' 24,3"	B3	11° 17' 30,8"	73° 23' 16,8"
B6	11° 16' 56,1"	73° 23' 13,0"	B5	11° 16' 59,6"	73° 23' 05,8"
B8	11° 16' 39,1"	73° 23' 04,9"	B7	11° 16' 53,7"	73° 22' 52,5"
B10	11° 16' 22,0"	73° 22' 58,1"	B9	11° 16' 47,2"	73° 22' 40,1"
			B11	11° 16' 36,1"	73° 22' 45,3"
			B13	11° 16' 21,8"	73° 22' 48,0"
BM	11° 18' 46,9"	73° 23' 49,3"			
Coordenadas Planas					
Boyas estribor entrando (rojas)			Boyas babor entrando (verdes)		
NO.	NORTE	OESTE	NO.	NORTE	OESTE
B2	675.369	1.249.645	B1	675.572	1.249.732
B4	675.720	1.248.664	B3	675.947	1.248.739
B6	676.068	1.247.765	B5	676.286	1.247.782
B8	676.317	1.247.152	B7	676.690	1.247.603
B10	676.526	1.246.628	B9	677.068	1.247.405
			B11	676.912	1.247.063
			B13	676.832	1.246.624
BM	674.949	1.251.072			

b) Terminal de gráneles sólidos

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

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

El terminal de gráneles sólidos se puede utilizar para buques portacontenedores y de carga general.

c) Zona de maniobra

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

La zona de maniobras y área de reviro se encuentra comprendida entre las boyas B6, B8 y las boyas B7, B9, B11.

4.2. Infraestructura terrestre

Para el desarrollo integral del proyecto portuario se dispone de terrenos adyacentes con una extensión de 48,0 ha para áreas de movilización, patios de almacenamiento, áreas administrativas, talleres, obras ambientales y paisajismo.

La infraestructura terrestre incluye dotación de redes y facilidades para el suministro de servicios básicos a los usuarios como: red eléctrica, red de suministro de agua potable e industrial, red para manejo de aguas residuales, red telecomunicaciones, red contra incendios y circuito cerrado.

4.3. Vías de acceso

El acceso terrestre al puerto se realizará a través de una vía de 5,1 Km que se encuentra dentro de la Hacienda Santa Helena y que comunica con la carretera Troncal del Caribe.

Es importante precisar, que durante la construcción y operación de la infraestructura portuaria, el concesionario deberá estar sujeto a las obras y actividades amparadas en la licencia ambiental y cumplir con la normatividad ambiental vigente y demás disposiciones y requisitos establecidos en dicho acto administrativo.

Cualquier modificación a realizar en las condiciones de dicha licencia ambiental, que implique variaciones en los impactos ambientales y en las condiciones de uso y/o aprovechamiento de los recursos naturales, deberá inicialmente ser informada a la Autoridad Ambiental competente para su pronunciamiento.

La Autoridad Ambiental deberá pronunciarse sobre la pertinencia o no de la modificación de la Licencia Ambiental según los criterios y disposiciones establecidas en el artículo 29 del decreto 2820 de 2010, por el cual se reglamenta dichos procedimientos.

4.4. Equipos para manejo de carga

El proceso operativo implementado por Puerto Brisa S.A. para los servicios a la carga incluye dos operaciones secuenciales pero independientes:

4.4.1. Entrada / salida de carga desde y hacia el puerto.

En esta fase, la carga se recibe o sale en vehículos terrestres. El tráfico interno llega hasta el proceso de almacenamiento para la entrada y en sentido contrario para la salida.

4.4.2. Porteo y embarque/ desembarque de buques.

Dado que la operación es de cargue/ descargue directo en el muelle, esta fase tanto para los gráneles como para la carga general y los contenedores, se refiere al traslado de la mercancía desde o hacia el sitio de almacenamiento a través del viaducto hasta el muelle y la posterior operación de cargue / descargue del buque.

Como puerto multipropósito se prestará servicio a la carga en las modalidades de operación: carga a granel, carga en contenedores y general. Para cada modalidad de carga se implementaron los siguientes equipos para un manejo limpio y eficiente de la carga:

Para la entrada y salida de carga desde y hacia el puerto, operarán los siguientes equipos:

- Descargador de camiones, incluye volteador hidráulico, tolvas de recibo y apron feeder.
- Apilador de patios “stacker”.
- Cargadores frontales.
- Banda transportadora encapsulada.
- Tolvas – cargador de banda.
- Tova móvil.
- Báscula camionera.

Para el porteo, embarque y desembarque de buques:

- Banda transportadora encapsulada.
Capacidad de carga: hasta 5.000 t.p.h.
- Shiploader.
Capacidad carga: hasta 5.000 t.p.h.
- Grúa móvil.

5. Ayuda de navegación

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

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

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

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

6. Peligros a la navegación

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

Si el armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio, la autoridad portuaria puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos, en que por este concepto se incurra, por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

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

7. Mantenimiento de la profundidad del puerto

Puerto Brisa S.A. mantendrá la profundidad y el calado operacional en el área de maniobras, sitios de atraque y amarre, correspondientes a los especificados en la concesión, informando a la Superintendencia de Puertos y Transporte, DIMAR, armadores y demás usuarios las variaciones que ocurran en la profundidad y el calado operacional, por medios de difusión de amplia cobertura y sintonía.

El calado operacional debe tener un margen de seguridad mínimo de 0,3 metros menos que la profundidad total del puerto.

CAPÍTULO II

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

8. Administración y operación del terminal marítimo
 - 8.1. Estructura organizacional
 - 8.2. Funciones
 - 8.3. Definición en la prestación de servicios portuarios
 - 8.4. Aspectos generales de coordinación

8. Administración y operación del terminal marítimo

8.1. Estructura organizacional

Puerto Brisa S.A. ha conformado una estructura organizacional y funcional orientada a la planeación estratégica de sus actividades para brindar un servicio eficiente “justo a tiempo” y seguro a sus usuarios.

La estructura organizacional operativa del puerto cuenta con un gerente y cuatro direcciones: operaciones, ingeniería, higiene, seguridad y medio ambiente y mantenimiento.

8.2. Funciones

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

- Construcción, operación y administración de la estructura portuaria dentro de los mayores estándares de calidad, eficiencia, seguridad y protección del medio ambiente.
- Definir políticas operativas, administrativas y de desarrollo que tiendan por el mejoramiento continuo del servicio a sus usuarios.
- Planeación estratégica de la operación portuaria incorporando metodologías de benchmarking y manufactura de calidad mundial para el mejoramiento continuo de sus operaciones.
- Cumplimiento de la normatividad nacional e internacional sobre Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Convenio SOLAS-PBIP), prevención de la contaminación por buques (MARPOL 73/75), y demás normas portuarias y ambientales nacionales.
- Implementación de un programa de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo que garantice una operación portuaria permanente y segura.
- Determinar normas y procedimientos para las actividades de inspección y vigilancia de plumas y aparejos, carga a bordo y almacenada, operaciones y equipos portuarios, vehículos automotores y personal dentro de las instalaciones.

- Facilitar la logística y contribuir con las entidades de vigilancia competentes para las actividades de control aduanero, antinarcóticos y fitosanitarios.
- Seguimiento de la capacidad instalada del puerto y planificación de proyecciones de expansión con el objeto de ser competitivos en el mercado.
- Establecer un programa de mercadeo y comercialización del Puerto Marítimo a nivel local y regional.
- Seguimiento de las operaciones y equipos portuarios acompañados de planes de reconversión industrial hacia el empleo de tecnologías limpias y amigables con el medio ambiente.
- Elaboración y divulgación de informes de gestión portuaria incluidos datos financieros, estadísticas e indicadores de gestión, a la Superintendencia de Puertos y Transportes.
- Establecimiento y divulgación al público de las tarifas de los servicios portuarios dentro de las regulaciones establecidas para tales fines.
- Restringir el ingreso de vehículos automotores de transporte de carga o cualquier otra clase de vehículos que no estén en óptimas condiciones de seguridad y que no cumplan con todas las especificaciones establecidas en la resolución 541 de 1994.
- Reinversión en proyectos de ampliación de la infraestructura portuaria con el propósito de mejorar las facilidades a los usuarios y la eficiencia de los servicios.
- Pago oportuno de las obligaciones financieras adquiridas con las autoridades portuarias competentes, ANI y Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Puerto Brisa S.A. prestará algunos servicios portuarios directamente o a través de operadores debidamente registrados y autorizados de acuerdo a las normas establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte o autoridad competente, con personal calificado y equipos de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No se permitirá la operación de dichos operadores con equipos deficientes en capacidad, operación, mantenimiento, seguridad y controles de contaminación.

- Puerto Brisa S.A. adelantará los trámites pertinentes para la acreditación de las normas ISO 9.000, ISO 14.000 e ISO 18.000, para lo cual elaborará los respectivos manuales de funciones y procedimientos.

8.3. Definición en la prestación de servicios portuarios

La prestación de los servicios serán vigilados, inspeccionados, controlados por las autoridades competentes y prestadas o coordinadas por Puerto Brisa S.A.

Los servicios serán prestados, de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que los regulen.

Los servicios relacionados con la actividad portuaria podrán ser prestados por Puerto Brisa S.A. o por Operadores Portuarios debidamente autorizados por la autoridad competente y registrados ante Puerto Brisa S.A.

Los servicios marítimos que se prestarán son los siguientes:

8.3.1. Servicio de fondeo

El fondeo de buques es una de las actividades portuarias que se desarrollan en virtud de la operación y administración de un puerto.

Para efectos de fondeo de embarcaciones utilizarán los sitios definidos por el Servicio Nacional Hidrográfico de la DIMAR.

La reglamentación sobre facturación y pago por el uso del fondeadero se establece en las resoluciones No. 722 de 1994, 122 de 1995 y 0001 del 13 de noviembre de 2001. DIMAR será la entidad encargada de facturar el uso de los fondeaderos de acuerdo a la Resolución 0092 del 2 de noviembre de 2001 del Ministerio de Transporte.

8.3.2. Servicio de practicaje

La actividad de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras para entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto.

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

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

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

8.3.3. Servicio de remolcador

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

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

8.3.4. Muellaje

Derecho a permanecer amarrado al muelle o abarloado a otro buque en el muelle.

8.3.5. Uso de instalaciones portuarias

Servicios de instalaciones portuarias a la carga o al buque, o al operador portuario para la ejecución de operaciones de porteo, transporte, transferencia, cargue y descargue y demás actividades relacionadas con la operación portuaria o el buque.

8.3.6. Almacenamiento

Corresponde al servicio de proveer espacios cerrados o abiertos para depositar de manera transitoria la carga de importación o exportación o tránsito. Este servicio se presta acorde a los procedimientos y obligaciones descritos en el capítulo III del presente reglamento.

8.4. Aspectos generales de coordinación

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

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

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

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

CAPÍTULO III

PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

9. Servicios portuarios
 - 9.1. Horarios de prestación de servicios
 - 9.2. Servicio de fondeo
 - 9.3. Servicio de practicaje
 - 9.4. Servicio de remolcador
 - 9.5. Servicio de instalaciones portuarias
 - 9.6. Obligaciones, responsabilidades y deberes de los operadores portuarios
 - 9.7. Las reservas y derechos en la prestación de los servicios

9. Servicios portuarios

Puerto Brisa S.A. operará en las condiciones establecidas en la resolución de otorgamiento 460 de 02 de agosto de 2006, modificada por las resoluciones No. 453 del 10 de agosto de 2009, 272 del 26 de mayo de 2009 y 319 del 30 de julio del 2010, en el Contrato de Concesión No. 009 del 6 de agosto de 2010, en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, en la normatividad portuaria y ambiental, y en los respectivos convenios y contratos de prestación de servicios que suscriba con sus operadores, contratistas y usuarios, conforme al derecho comercial vigente.

Para la prestación de los servicios, Puerto Brisa S.A. lo hará directamente o contratará con terceros algunas actividades propias de su objeto social y funciones, o permitirá que terceros en calidad de operadores portuarios presten servicios dentro de sus instalaciones, acorde a lo establecido en la Ley 1ª de 1991 y en sus decretos reglamentarios.

Las empresas de operación portuaria (operadores portuarios) no requieren licencia o permiso especial de las autoridades portuarias o marítimas para organizarse y cumplir su objeto, pero sí tienen que tramitar el registro, calificación y clasificación de los operadores portuarios o lo establecido por ley ante la Superintendencia de Puertos y Transporte o autoridad competente, de acuerdo a la reglamentación para tales efectos, entre otras, las resoluciones No. 362 del 27 de julio de 1995 y 0478 del 8 de junio de 1999.

Los operadores portuarios deberán suscribir las garantías que Puerto Brisa S.A. estime necesarias para asegurar el pago de los perjuicios derivados del incumplimiento de las obligaciones asumidas y/o daños ocasionados.

Los operadores portuarios serán responsables ante Puerto Brisa S.A. por todo daño que ocasionen durante la prestación de sus servicios a las personas, equipos, carga, buques, infraestructura portuaria y medio ambiente, ya sea que los presten directamente o por empresas que subcontraten.

Los servicios serán prestados, de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que los regulen.

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

Puerto Brisa S.A. no será responsable por demoras en la prestación de los servicios por causas ajenas, desordenes, turbación del orden público, fuerza mayor, casos fortuitos o por cualquier otro motivo que este fuera del control de Puerto Brisa S.A.

Puerto Brisa S.A. por solicitud del usuario puede prestar directamente o a través de terceros o por parte de un operador portuario los siguientes servicios esenciales, por los cuales se cobrará un precio establecido:

- a) **Al buque:** fondeo, pilotaje, remolcador, lancha, amarre, desamarre, muellaje, reparaciones, suministros de combustible, energía, agua y provisiones, recibo de desechos sólidos, líquidos, vigilancia, inspecciones, fumigación, cambio de tripulantes.
- b) **A la carga:** instalaciones portuaria, cargue, descargue, transbordo, almacenaje, porteo, trinca, tarja, pesaje, cubicaje, clasificación, inspección, manipuleo, reparación, embalaje y desembalaje de contenedores, marcación, toma de muestras, vigilancia.

Para la prestación de servicios no contemplados, se podrán prestar previo acuerdo entre Puerto Brisa S.A. y el solicitante.

Algunos servicios son de tipo obligatorio de acuerdo a las regulaciones establecidas por las autoridades competentes, para los cuales Puerto Brisa S.A. garantizara su prestación.

9.1. Horarios de prestación de servicios

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

9.1.1. Atención de servicios marítimos a los buques.

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

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

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

El horario para la atención de servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria será de lunes a viernes de 7:30 am a 5:30 pm y sábados de 8:00 am a 1:00 pm.

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

9.2. **Servicio de fondeo**

El área de fondeo se encuentra en trámite ante el Servicio Nacional Hidrográfico de la DIMAR.

La zona habilitada se encontrará entre los veriles de 20 y 30 metros de profundidad y estará señalizada mediante una boya de fondeo.

La solicitud de autorización de fondeo deberá ser tramitada por el agente marítimo ante DIMAR – Capitanía de Puerto de Ríohacha, operador portuario y coordinado con Puerto Brisa S.A.

Puerto Brisa S.A. no asume ninguna responsabilidad que se origine en fondeo o amarre defectuoso o inseguro. De igual forma, la seguridad del buque, mientras permanezca en fondeo o atracado, está bajo la responsabilidad única del Capitán y deberá contar, en todo momento, con la suficiente tripulación para atender el fondeo y atender maniobras según sea necesario.

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

9.3. **Servicio de practicaje**

El servicio deberá ser solicitado al operador portuario autorizado directamente por el capitán del buque o en su defecto por el armador de éste, o el agente marítimo, con el fin de que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio. La liquidación del servicio de practicaje será efectuada de acuerdo a las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional – DIMAR

Los pilotos prácticos serán los asesores del capitán del buque para ejecutar las maniobras de tránsito, anclaje, atraque y zarpe dentro de la zona del puerto, teniendo en cuenta las normas establecidas por la DIMAR para controlar, vigilar y autorizar la actividad de practicaje, Ley 658 de junio 14 de 2001.

La asesoría del piloto práctico no exime a los capitanes de los buques de su responsabilidad y mando en la navegación y maniobras.

La coordinación y supervisión de las actividades de practica, en lo que se refiere a maniobras propias del puerto, estará a cargo de la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. La supervisión en cuanto al desempeño del servicio de pilotaje, la efectuará la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El piloto práctico embarcará y desembarcará en el sitio que determine la Dirección General Marítima DIMAR o Puerto Brisa S.A.

En caso que una compañía de pilotos se niegue a realizar una maniobra por cualquier razón, Puerto Brisa S.A. podrá solicitar 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 realice la maniobra.

9.4. **Servicio de remolcador**

El servicio de remolcador será prestado por Puerto Brisa S.A. o a través de un operador portuario, con equipos (remolcadores) que cuenten el permiso de operación expedido por la DIMAR que los autoriza para prestar servicios de asistencia a buques y cumplir la normatividad nacional e internacional. Los remolcadores deben contar con certificados de navegabilidad y seguridad vigentes, incluido el certificado de "BOLLARD PULL", expedido por una sociedad de clasificación o una empresa de servicios marítimos debidamente inscrita, autorizada, habilitada y reconocida por la DIMAR.

Puerto Brisa S.A. exigirá a los operadores portuarios que presten el servicio de remolcador, además del Certificado de Clasificación autorizado, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que se puedan causar a las instalaciones o a terceros, los cuales serán definidos de conformidad con el Código de Comercio y demás normatividad afín.

El operador portuario que preste los servicios de remolcadores deberá cumplir con las disposiciones de uso y seguridad establecidas por la Autoridad Marítima Nacional – DIMAR, Decreto 1466 de 2004 y Resolución 138 del 29 de abril de 2005.

El trámite de solicitud de servicio de remolcadores lo debe realizar el capitán de buque o en su defecto el armador o agente marítimo, ante el operador portuario, utilizando los procedimientos establecidos por este para tal fin.

Aceptado el servicio por parte del operador portuario, este se deberá notificar a la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. quien es el encargado de la coordinación y supervisión de las actividades marítimas.

Los buques nacionales o extranjeros de arqueo bruto menor a las 2.000 toneladas de registro bruto (TRB) podrán realizar maniobras sin apoyo de remolcadores, salvo que Puerto Brisa S.A. lo considere necesario.

El operador portuario o armador o el capitán del remolcador, son responsables por los daños que causen por su culpa, negligencia o mal funcionamiento del equipo.

Puerto Brisa como beneficiario de la Licencia Ambiental será responsable por cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por él o por los contratistas a su cargo, en desarrollo de las actividades de construcción y operación de las instalaciones portuarias. En caso de presentarse cualquier daño o afectación al medio ambiente durante la operación portuaria, Puerto Brisa activará su Plan de Contingencia e informará a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y a las autoridades ambientales regionales sobre la ocurrencia, características, nivel del incidente y la activación del Plan de Contingencia.

En caso que una compañía de remolcadores se niegue a realizar una maniobra por cualquier razón, Puerto Brisa S.A. podrá solicitar 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

9.5. Servicio de instalaciones portuarias

Los requisitos establecidos por Puerto Brisa S.A. para la prestación de servicios de instalaciones portuarias a la carga son los siguientes:

- 9.5.1. Cualquier persona natural o jurídica podrá utilizar las instalaciones de Puerto Brisa S.A. previa presentación de solicitud por escrito (preformas) o página web, indicando el servicio solicitado e indicando la información requerida para el alistamiento y programación de dicha actividad.
- 9.5.2. Para el caso de operadores portuarios, la solicitud de servicios deberá ir acompañada por la constancia del contrato de uso de instalaciones suscrito con Puerto Brisa S.A.
- 9.5.3. Cumplir con las disposiciones y obligaciones del presente reglamento y con las normas establecidas por las autoridades portuarias y ambientales, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Capitanía de Puerto de Rihacha – DIMAR, Corpoguajira y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- 9.5.4. Determinar el agente marítimo que representará a cualquier buque que arribe al puerto, el cual debe estar debidamente acreditado ante Puerto Brisa S.A. y demás autoridades competentes.

- 9.5.5. Cuando el servicio de cargue o descargue no sea por cuenta del buque, el agente marítimo, al hacer el anuncio del buque, deberá informar a Puerto Brisa S.A. el nombre de la persona natural o jurídica responsable del servicio. Dicha persona debe notificar por escrito a Puerto Brisa S.A la operación a realizar de acuerdo a lo establecido en el manual de procedimientos.
- 9.5.6. La presentación de cambios en el agente marítimo para un buque, la responsabilidad del agente marítimo inicial, cesará ante Puerto Brisa S.A. cuando se cumplan los siguientes requisitos:
- Presentación de la copia de desistimiento y aceptación de los nuevos agentes marítimos ante la Capitanía de Puerto de Riohacha – DIMAR.
 - Notificación conjunta y aceptación de Puerto Brisa S.A. del cambio de agente marítimo, indicando la fecha y hora de la modificación.

Sin el cumplimiento de estos requisitos no cesará la responsabilidad del primer Agente Marítimo ante la Puerto Brisa S.A.

- 9.5.7. El Agente Marítimo será responsable del pago a Puerto Brisa S.A. de todos los servicios prestados al buque, previa entrega de factura de liquidación por parte del departamento contable del puerto.
- 9.5.8. Las cargas que se manejan y transportan a través de las instalaciones de Puerto Brisa S.A. deben tener escrito en forma clara, visible y legible las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás información indicativa que coincida con los datos consignados en los documentos de solicitud. Se debe incluir la señalización respectiva para la manipulación y almacenaje correcto de la carga.
- 9.5.9. Las solicitudes de entrada y almacenamiento en patios de carga para exportación deberán ser radicadas por escrito y/o vía formato página web en la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. , quien en un plazo no mayor de 24 horas deberá dar respuesta a la solicitud, indicando las fechas de recibo de la carga.

9.6. Obligaciones, responsabilidades y deberes de los operadores portuarios

- 9.6.1. Los Operadores Portuarios que deseen contratar con Puerto Brisa S.A. deben acreditar ante la Dirección Administrativa y Financiera de Puerto Brisa S.A., además de los requisitos establecidos en las Resoluciones Nos. 362 del 27 de junio de 1995, 459 del 15 de septiembre de 1995 y

478 del 8 de junio de 1999, emitidas por la entonces Superintendencia General de Puertos, los siguientes documentos:

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

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

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

- Certificado de experiencia relacionada.
- Registro Mercantil de la empresa operadora, con fecha de expedición no mayor a tres meses, donde su objeto debe comprender las actividades consideradas como portuarias.
- Para los servicios de practica, la empresa operadora debe presentar copia de las licencias de los pilotos prácticos y la licencia de la empresa expedida por la DIMAR.
- Hoja de vida y fotocopia de la cédula del gerente y/o representante legal de la empresa y de la persona que se encargará directamente de las actividades.
- Copia de afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al sistema de seguridad social. (Administradora de Riesgos Laborales-

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

- Relación de los equipos que utilizarán en sus operaciones con sus correspondientes certificados de inspección vigentes emitidos por una casa clasificadora.
 - Copia del programa de salud ocupacional, ambiental y capacitación de la empresa.
 - Licencia ambiental expedida por la autoridad ambiental competente (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
 - Autorización del ministerio del trabajo para laborar horas extras.
 - Encontrarse a paz y salvo por concepto del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- 9.6.2. El operador portuario está obligado a suministrar oportunamente el personal capacitado y/o el equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en las fechas y horas acordadas, a ejecutar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por el Comité de Programación de servicios de Puerto Brisa S.A. y cumpliendo con la normatividad portuaria vigente.
- 9.6.3. Los operadores portuarios deben suministrar, con antelación a la prestación del servicio, los documentos propios de la operación para garantizar una efectiva planificación.
- 9.6.4. Los operadores portuarios serán responsables por las demoras ocasionadas debido al incumplimiento de las tasas de cargue acordadas.
- 9.6.5. Los equipos de los operadores portuarios sólo podrán circular y operar en el área permitida, cuando estén programados a cumplir una operación específica. Terminada la operación deben ser devueltos a la estación de parqueo establecida por Puerto Brisa S.A.
- 9.6.6. Los operadores portuarios están en la obligación de recoger los desechos sólidos, aparejos y demás elementos utilizados en la actividad ejecutada en un plazo no mayor a dos (2) horas a partir del momento de finalizada la operación. En caso de incumplimiento de la obligación, Puerto Brisa S.A. efectuará la labor de limpieza del área específica y facturará el servicio directamente al operador con su respectiva nota de inconformidad.

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

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

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

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

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

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

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

Para tal fin, Puerto Brisa exigirá a todos los operadores portuarios los debidos Planes de Contingencia ante riesgos propios de su actividad.

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

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

En caso de presentarse cualquier daño o afectación al medio ambiente, durante la actividad operativa del puerto, Puerto Brisa informará de manera inmediata a las Autoridades Ambientales pertinentes, ANLA y CORPOGUAJIRA y activará el Plan de Contingencia.

9.7. Las reservas y derechos en la prestación de los servicios

Puerto Brisa S.A. se reserva el derecho a:

- 9.7.1. Suspender de manera unilateral los servicios portuarios a las personas naturales o jurídicas cuando estas no se encuentren a paz y salvo.
- 9.7.2. Suspender la prestación de servicios a los usuarios y operadores cuando incumplan las normas establecidas en este reglamento, o cuando se ponga en peligro las personas, el medio ambiente, la carga o las instalaciones portuarias.
- 9.7.3. Suspender la prestación de servicios a los usuarios cuando las condiciones climáticas y oceanográficas superen los valores límite establecidos para una operación segura
- 9.7.4. No atracar el buque si el cliente no tiene el 100% de la carga lista en el puerto.
- 9.7.5. No aceptar la nominación de los buques que no cumplan con los requisitos establecidos en el capítulo IV y en las Reglas y Regulaciones de Puerto Brisa.

- 9.7.6. Programar o iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este reglamento y a las disposiciones que determine sobre la materia.
- 9.7.7. No iniciar o suspender operaciones en aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados.
- 9.7.8. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para un efectivo uso las instalaciones portuarias.
- 9.7.9. Suspender o cancelar las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilice el personal idóneo, los aparejos y equipos adecuados, tanto de la nave como en tierra que no garanticen eficiencia y seguridad en cada caso.
- 9.7.10. Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que utilicen prácticas indebidas para obtener ventajas o prioridades.
- 9.7.11. A iniciar los cobros de las pólizas o amparos que se establezcan por los daños derivados de las acciones u omisiones de usuarios, operadores portuarios, o naves o de sus representantes.
- 9.7.12. No permitir el ingreso de cualquier persona o vehículo a las instalaciones portuarias.
- 9.7.13. Ordenar la inspección de los equipos y aparejos de las naves que operan dentro de la instalación portuaria, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad.
- 9.7.14. Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al propietario o a su representante.
- 9.7.15. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyos datos no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.

CAPÍTULO IV

DEL ATRAQUE DE BUQUES Y LAS OPERACIONES EN LAS INSTALACIONES DE PUERTO BRISA S.A.

10. Normas generales para la prelación de atraque
11. Procedimiento para el arribo y atención de buques
 - 11.1. Nominación del buque.
 - 11.2. Notificación de arribo.
 - 11.3. Plan de estiba.
 - 11.4. Servicios de pilotaje y remolcadores.
 - 11.5. Visita de Autoridades.
 - 11.6. Inspecciones y arqueo.
 - 11.7. Nota de alistamiento (NOR).
 - 11.8. Permanencia del buque en puerto.
 - 11.9. Requisitos de amarre.
12. Operación de cargue/descargue de buques
 - 12.1. Condiciones previas.
 - 12.2. Operaciones de cargue.
 - 12.3. Condiciones de seguridad.
 - 12.4. Trimado.
 - 12.5. Estados de pérdida de estabilidad del buque.
 - 12.6. Inspección de calado (Draught Survey).
13. Procedimiento para servicios de reclamación, porteo y almacenamiento en patios
14. Disposiciones de seguridad
 - 14.1. Embarcos y desembarcos.
 - 14.2. Seguridad del buque.
 - 14.3. Buques en zona de fondeo.
- 14.4. Zarpe de los buques

10. Maniobrabilidad de buques en puerto

10.1. Generalidades

El análisis detallado de las maniobras se lleva a cabo utilizando el simulador de maniobra de buques en tiempo real, desarrollado por MARIN-MSCN (Holanda). Este sistema reproduce el comportamiento de un buque específico durante la ejecución de las maniobras de entrada o salida de puerto, sometido a la acción de los agentes ambientales (viento, corriente, oleaje, profundidad limitada, succión de orilla, etc.) y auxiliado, en su caso, por remolcadores. El Práctico usuario del sistema opera en un puente con instrumentación real y radar.

La metodología utilizada sigue los criterios establecidos por el PIANC (Permanent International Association for Navigation Congresses) en el informe "Approach Channels. A Guide for Design" (1997) y especialmente las recomendaciones recopiladas en la ROM 3.1-99 de Puertos del Estado (España) "Proyecto de la Configuración Marítima de los Puertos; Canales de Acceso y Áreas de Flotación".

Estas normas proporcionan indicaciones sobre el trazado y las dimensiones exigibles, tanto en planta como en alzado, a los canales de navegación y zonas de maniobra en función de las condiciones marítimas y meteorológicas (viento, corriente y oleaje) consideradas límites de acceso y de la disponibilidad de medios auxiliares de maniobra.

10.2. Maniobras de Entrada

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

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

Por contra, las maniobras se inician con rumbo de acceso al canal, recibiendo los elementos por el través babor, produciendo sobre el barco un fuerte abatimiento a estribor y orza a babor. Estos efectos han de compensarse mediante máquina en régimen de avance poca y timón a estribor.

- **Giro a babor y parada:** durante la fase anterior el buque reduce paulatinamente su velocidad para alcanzar el final del canal de entrada con alrededor de 5,5 nudos. Entonces ha de realizarse una franca caída a babor de tal manera que la popa libre la margen de estribor. Hay que tener en cuenta que, debido a la dirección de viento y oleaje, el centro de giro queda en la zona de proa, por lo que la popa se mueve a estribor a velocidades superiores a los 2 nudos. La situación de la zona de parada dependerá del atraque destino. En caso de dirigirse al atraque Este, el buque habrá de superar el pantalán. Cuando el bulkcarrier disminuye suficientemente su velocidad los remolcadores comienzan a girar al buque hacia babor.
- **Reviro y tránsito atrás hacia el atraque:** una vez que el buque ha alcanzado su posición de parada se continúa el reviro por babor asistido por los remolcadores. Cuando la embarcación alcanza un rumbo que le permita librar con seguridad el muelle gana arrancada atrás para dirigirse al atraque. En el caso de atracar al Este, viento y oleaje o corriente empujan al buque sobre las defensas, lo que habrá de ser tenido en cuenta para moderar la velocidad a la hora de hacer contacto con el muelle. En lo que respecta al atraque Oeste, los elementos tienden a separar al buque del muelle, por lo que es necesario utilizar los remolcadores para llevar al buque sobre las defensas.

En las condiciones más exigentes, con el buque de 180.000 TPM, son necesarios 3 remolcadores de 50 toneladas de “bollard pull” para asistir al buque durante el acceso y atraque, siendo muy recomendable la utilización de un cuarto remolcador para garantizar simetría durante las operaciones.

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

10.3. Maniobras de Salida

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

Los remolcadores compensan la fuerza del oleaje, viento y corriente que empujan la embarcación sobre las defensas y la separan del muelle. Una vez a distancia segura se gana velocidad avante para superar la cabecera del muelle. Con las condiciones más exigentes, la flota de 4 remolcadores de 50 toneladas de “bollard pull” utilizada resulta muy ajustada para completar el desatraque del bulkcarrier Capesize. Posteriormente se gira a babor, en contra del viento, con la ayuda de los remolcadores.

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

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

Como en el caso anterior, bajo las condiciones más exigentes, la flota de 4 remolcadores de 50 toneladas de “bollard pull” utilizada resulta de nuevo muy importante durante las maniobras de bulkcarrier Capesize.

11. Normas generales para la prelación de atraque

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

- Eslora máxima: 305 metros
- Manga máxima: 47 metros
- Profundidad: 16,3 metros
- Calado operacional máximo: 15 metros

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

Puerto Brisa S.A. sólo aceptará el ingreso y atención a buques en el terminal de gráneles a las naves que cumplan con los requisitos de las autoridades marítimas y portuarias nacionales e internacionales y con las siguientes condiciones y requisitos:

- 11.1. Con una sola cubierta, una escotilla por bodega, con bodegas auto estibables, sin obstrucciones como mamparos o vigas que obstruyan el cargue.
- 11.2. Buques que puedan recibir carga a la tasa pactada en los contratos de servicio con los usuarios. Las tasas para carga a granel sólida se establecerá en unidades de toneladas por hora y se usará la sigla t.p.h.
- 11.3. Los aparejos, grúas, si los tiene, no deben obstaculizar la operación del Shiploader y grúa durante las operaciones de cargue y/o descargue.
- 11.4. Tener suficientes puntos de amarre a babor y estribor para facilitar el amarre al muelle.
- 11.5. Contar con sistema de iluminación óptimo para operaciones nocturnas seguras que eviten accidentes de personas o daños al medio ambiente o a la propiedad.
- 11.6. Suministrar, cuando se requiera, arnés de seguridad y cables.
- 11.7. Presentar certificados estatutarios aplicables y de clasificación expedidos por una Sociedad de Clasificación de reconocimiento internacional.
- 11.8. Tener su tripulación certificada de acuerdo con la ley del país de su bandera y los convenios internacionales.
- 11.9. Mantener a bordo suficiente personal entre oficiales y tripulantes para atender las distintas operaciones del buque.
- 11.10. Tener las marcas de calado pintadas de manera visible sobre la lámina del casco, en proa, popa, a estribor y a babor. .
- 11.11. Tener certificados, por Sociedades Clasificadoras, los datos y libros de estabilidad, calibraciones de tanques, correcciones para asiento y otras tablas y planos requeridos para el arqueo.

Mantenerlos disponibles para la revisión del inspector.

- 11.12. Asignar a un oficial para que acompañe al inspector en la lectura de calados.
- 11.13. Asignar un lugar de trabajo apropiado dentro del buque, con buenas condiciones de iluminación e instalaciones sanitarias, para el personal de operaciones del puerto.
- 11.14. El buque o el armador no deben estar vetados por un país o entidad reconocida internacionalmente.

12. Procedimiento para el arribo y atención de buques

Ningún buque, cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad, podrá arribar a Puerto Brisa S.A. sin previa autorización y solicitud de visita a la Autoridad Marítima Nacional – Capitanía de Puerto Riohacha – DIMAR. Las embarcaciones que soliciten permiso de arribo a Puerto Brisa S.A. se registrarán de acuerdo a las normas vigentes colombianas en materia portuaria, comercial y ambiental.

Para la programación y coordinación del tránsito marítimo por el canal de acceso, de los buques y embarcaciones menores, se trabajará con la colaboración de la Capitanía de Puerto de Riohacha y las comunidades del área de influencia del proyecto, con estas últimas en medidas de control y prevención de tránsito por el sector y concientización sobre los peligros a la navegación.

El procedimiento para el arribo y atención de buques en Puerto Brisa S.A. es el siguiente:

12.1. Nominación del buque

Los capitanes de buque o en su defecto los armadores o agentes marítimos deben enviar, vía-mail a la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A., los itinerarios de las embarcaciones. Las fechas estimadas de arribo deben enviarse como mínimo diez (10) días calendario antes del arribo de la motonave, y deberán ser confirmadas cada día subsiguiente hasta la fecha de arribo.

12.2. Notificación de arribo

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

- Nombre y nacionalidad del buque.
- Características del buque.
- Toneladas de registro neto – T.R.N y toneladas de registro bruto – T.R.B.
- Calados de proa y popa al arribo.
- Eslora máxima y manga.
- Nombres del armador, agente marítimo y capitán de buque.
- Tiempo Estimado de Arribo (E.T.A) y el Tiempo Estimado de Salida (E.T.D).
- El tonelaje de carga a granel a embarcar o desembarcar.
- Nombre de los operadores portuarios nominados para la prestación de los servicios de practicaaje, remolcador, de estiba y desestiba y de transferencia de carga.

Los buques nominados serán aceptados o rechazados por la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. dentro de las 24 horas siguientes al recibo de la nominación, siempre que hayan suministrado toda la información antes relacionada.

Los buques que lleguen por primera vez deben enviar plano general mostrando las dimensiones de las bodegas, ubicación de las grúas o estructuras en cubierta.

Con una anterioridad mínima de 72 horas se debe adicionar a la notificación de arribo:

- Protocolo PBIP.
- Conocimientos de embarque y manifiestos de carga para el puerto.
- Listado de carga a descargar y cargar.
- Planos de cargue y descargue.
- Manifiesto de carga refrigerada y peligrosa para el puerto.
- Carga peligrosa abordó, su ubicación y clasificación acuerdo Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG CODE) de la OMI.
- Solicitud de servicios adicionales (reparaciones, víveres, agua, combustible, etc.).

- Instrucciones especiales sobre la operación o información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el puerto.
- Los buques deben, antes de entrar a aguas colombianas, cambiar el lastre por agua de mar si este ha sido tomado en ríos, lagos, canales o puertos anteriores a fin de garantizar que el lastre que se descargue esté limpio y que en todo caso cumpla con los requisitos de calidad del agua de lastre establecidos por las autoridades colombianas o en los convenios Internacionales.

12.3. Plan de estiba

El capitán del buque o en su defecto el agente marítimo debe presentar al Comité de Programación de operaciones de Puerto Brisa, con una antelación mínimo de cinco (5) días antes del arribo de la buque, el Plan de Estiba y secuencia de cargue/descargue, teniendo en cuenta que las operaciones de cargue se adelantan con la ayuda de un cargador lineal Shiploader que se mueve a lo largo del muelle.

Es indispensable que el Plan de Estiba sea APROBADO por el Comité de Programación de operación de Puerto Brisa S.A. previo arribo del buque.

12.4. Servicios de pilotaje y remolcadores

El uso de los servicios de pilotaje y remolcadores es obligatorio para todos los buques que arriben a, o zarpen desde Puerto Brisa S.A., a partir de la boya de mar

Los capitanes de los buques están en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la autoridad portuaria, la autoridad marítima y Puerto Brisa S.A., y tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro de Puerto Brisa S.A. o en sus inmediaciones. Dentro de las reglas de camino se destacan, además de las descritas en el reglamento 0071 de 1997, las siguientes:

- Los buques que maniobren para salir del puerto, tienen la vía sobre aquellos que se aproximan para ingresar al canal de acceso.
- Ningún buque podrá cruzar la proa o impedir en cualquier forma, los movimientos de los buques que navegan en el puerto y deben darles todo el espacio que sea posible.

- La Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. realizará un seguimiento continuo de todos los buques que se dirijan al puerto, con el fin de coordinar su operación portuaria.

12.5. Visita de Autoridades

Una vez arribe el buque a fondeo o al muelle y antes de autorizar las operaciones de cargue se procede a hacer la visita oficial al buque, siguiendo los protocolos establecidos por la Autoridad Marítima – DIMAR, la legislación marítima internacional y de conformidad con las normas vigentes sobre los aspectos en que se tenga competencia las entidades que ellas intervienen.

La visita debe ser atendida personalmente por el capitán del buque, quien debe tener lista la documentación exigida por las diferentes autoridades.

Concluida la visita y si no existen inconformidades, la Autoridad Marítima – DIMAR declara la libre plática al buque. El agente marítimo deberá presentar copia del acta de visita a la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A., en forma inmediata al término de la misma.

12.6. Inspecciones y arqueo

Antes del inicio de la operación del buque, un perito designado por el usuario inspeccionará y certificará la limpieza y condiciones de las bodegas del buque. Para cargas de exportación, las bodegas de los buques deben estar secas y libres de residuos de cualquier carga anterior que pueda contaminar la carga.

Será responsabilidad del capitán del buque que las tapas de las bodegas estén abiertas a su arribo a puerto para facilitar las labores de inspección.

El perito designado realizará arqueos intermedios y finales de la carga en las bodegas para determinar la cantidad final del conocimiento de embarque.

12.7. Nota de alistamiento (NOR)

La notificación o aviso de alistamiento se presenta únicamente cuando el buque esté amarrado al muelle y con libre plática. La nota de alistamiento deberá ser entregada y aceptada por la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. en estricto cumplimiento de las condiciones estipuladas en el correspondiente contrato de servicios portuarios y sólo después de que el buque haya obtenido la condición de libre plática, además de haber cumplido con los demás requisitos establecidos en el presente reglamento.

No se aceptarán los avisos de alistamiento si los buques que arriban a puerto no se encuentran bajo las condiciones exigidas en los contratos y en este reglamento.

12.8. Permanencia del buque en puerto

La estadía se iniciará doce (12) horas después de la presentación de la nota o aviso de alistamiento, excepto si el embarque ha iniciado más pronto, en cuyo caso se cuenta a partir del inicio del embarque.

Los buques que arriben después de la ventana inician la estadía cuando comiencen las operaciones de embarque.

No se tendrá en cuenta como tiempo de estadía las interrupciones provocadas por los siguientes casos:

- Condiciones climáticas adversas, fuertes vientos, oleaje y/o lluvias.
- Suspensión del cargue por orden del usuario, armador, el capitán, la tripulación o el agente del buque.
- Nivelación de la carga y correcciones por sobrecargue del buque.
- Accidentes o contingencias fuera de control de Puerto Brisa S.A.
- Fuerza mayor o caso fortuito.
- Lecturas de calados para draught survey.

Puerto Brisa S.A. sólo será responsable por sobreestadías que se causen por fallas en las tasas de cargue pactadas con los usuarios.

La Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. aceptará la nota o aviso de alistamiento mediante la expedición de un CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO DE ALISTAMIENTO de las condiciones básicas de alistamiento que será entregado al capitán de buque.

12.9. Requisitos de amarre

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

El muelle de Puerto Brisa en su estructura principal cuenta con dos sectores, una zona de transición con una longitud de 20 metros de largo y 22 metros de ancho y la zona de Muelle propiamente dicha con una longitud de 360 metros y un ancho de 22 metros. En los costados Este y Oeste, se colocaron 15 defensas tipo Darnell 1300 RH, con separación de 20 metros entre cada una.

Se cuenta con 31 bolardos o bitas de amarre con capacidad de 150 toneladas cada una. Las configuraciones de amarre en ambos costados son de 12 líneas para el buque de diseño. El diseño de amarre incluye líneas sintéticas de polipropileno de 110 mm de diámetro y tensión mínima de rotura de 100 ton, equipadas con calabotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 ton.

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

- Los traveses serán lo más perpendiculares posible respecto de la línea de atraque $90^{\circ} \pm 15^{\circ}$.
- Los springs serán lo más paralelos posible a la línea de atraque $\pm 5^{\circ}$
- Los ángulos verticales de las líneas de amarre no deben exceder los 25° con respecto a la horizontal.
- La configuración de amarre debe ser lo más simétrica posible respecto del manifold.

De acuerdo al criterio ROM 0.2-90 las condiciones de amarre para ángulos horizontales es:

- LARGOS $45^{\circ} \pm 15^{\circ}$
- TRAVESES $90^{\circ} \pm 30^{\circ}$
- SPRINGS $5^{\circ} \pm 5^{\circ}$
- ANGULOS VERTICALES $25^{\circ} \pm 5^{\circ}$

El diseño del muelle contempla las siguientes condiciones:

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

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

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

Los máximos riesgos admisibles para la fase de servicio se recogen en la Tabla siguiente. Para la fase de construcción se adoptaran los mismos riesgos admisibles, a no ser que se justifique que puedan ser menores.

Tabla.- Riesgo máximos admisibles Emax para la determinación de valores característicos de las dimensiones que definen el espacio ocupado por los buques

a) RIESGO DE INICIACIÓN DE AVERIAS

		POSIBILIDAD DE PERDIDAS HUMANAS	
		REDUCIDA	ESPERABLE
REPERCUSION ECONOMICA EN CASO DE FALLO (ELU) <i>Indice : $\frac{\text{Coste de pérdidas}}{\text{Inversión}}$</i>	BAJA	0,50	0,30
	MEDIA	0,30	0,20
	ALTA	0,25	0,15

b) RIESGO DE DESTRUCCION TOTAL

		POSIBILIDAD DE PERDIDAS HUMANAS	
		REDUCIDA	ESPERABLE
REPERCUSION ECONOMICA EN CASO DE FALLO (ELU) <i>Indice : $\frac{\text{Coste de pérdidas}}{\text{Inversión}}$</i>	BAJA	0,20	0,15
	MEDIA	0,15	0,10
	ALTA	0,10	0,05

Se adoptará como riesgo máximo admisible el de iniciación de averías o el de destrucción total atendiendo a la importancia de los daños sobre él o los buques afectados y a la incidencia que estos daños puedan ocasionar en la operación del área que se analiza o de otras zonas afectadas por ella.

En el caso de que los daños previsibles para los buques no afecten significativamente a su navegabilidad o cuando las consecuencias del fallo no conlleven la interrupción del tráfico marítimo general de la zona por períodos superiores a 2 días en el caso de puertos o instalaciones de carácter supranacional, 5 días en el caso puertos e instalaciones de interés general o 10 días en el resto de los casos, podrán adoptarse los valores de riesgo correspondientes a iniciación de averías. En los demás casos se adoptarán los valores correspondientes al riesgo de destrucción total.

LEYENDA:

• POSIBILIDAD DE PERDIDAS HUMANAS

- Reducida: Cuando no es esperable que se produzcan pérdidas humanas en caso de accidente.
- Esperable: Cuando es previsible que se produzcan pérdidas humanas en caso de accidente.

• REPERCUSION ECONOMICA EN CASO DE FALLO

$$\text{Indice } r_e = \frac{\text{Coste de pérdidas directas e indirectas}}{\text{Inversión}}$$

- BAJA: $r_e \leq 5$
- MEDIA: $5 < r_e \leq 20$
- ALTA: $r_e > 20$

Dentro de la etapa operativa del puerto se determinan dos condiciones:

- **Condiciones Normales de operación**, en las que las instalaciones portuarias funcionan sin limitaciones, no viéndose afectadas por las condiciones climáticas marítimas o meteorológicas.
- **Condiciones Extremas de operación**, en las que las instalaciones portuarias tienen que paralizar su operatividad mientras subsistan acciones climáticas superiores a los límites de explotación.

El diseño de las instalaciones portuarias ha de ser tal que su configuración geométrica permita realizar con seguridad las diferentes maniobras que ha de efectuar la flota de buques en las condiciones normales de operación y, al tiempo, que las paradas de operatividad por existencia de condiciones extremas de operación no superen los límites de operatividad establecidos en función del carácter de la obra. De acuerdo con lo establecido en la R.O.M. 3.1-99 las condiciones límite de operación de buques en muelles y pantalanes son las recogidas en la tabla siguiente:

Tabla.- Condiciones límites de operación del puerto

	Velocidad absoluta del viento $V_{10.1 \text{ m}}$	Velocidad absoluta de la corriente $V_{0.1 \text{ m}}$	Altura de ola H_s
1. <i>Atraque de buques</i>			
• Acciones en sentido longitudinal al muelle	17.0 m/s	1.0 m/s	2.0 m
• Acciones en sentido transversal al muelle	10.0 m/s	0.1 m/s	1.5 m
2. <i>Paralización operaciones carga y descarga (para equipos convencionales)</i>			
• Acciones en sentido longitudinal al muelle			
— Petroleros			
< 30.000 TPM	22 m/s	1.5 m/s	1.5 m
30.000-200.000 TPM	22 m/s	1.5 m/s	2.0 m
> 200.000 TPM	22 m/s	1.5 m/s	2.5 m
— Graneleros			
Cargando	22 m/s	1.5 m/s	1.5 m
Descargando	22 m/s	1.5 m/s	1.0 m

12.10. **Coordinación del tráfico marítimo**

Con el objeto de coordinar y programar el tráfico de embarcaciones, tanto buques como artefactos menores, por el canal de acceso se trabajará de manera mancomunada con las Autoridades Marítimas de la zona – Capitanía de Puerto de Riohacha – y representantes de las comunidades de pescadores del área de influencia del proyecto, para trabajar en la concientización y medidas de control sobre los peligros a la navegación efecto de la actividad portuaria.

13. **Operación de cargue/descargue de buques**

Las operaciones de cargue/descargue del buque se inician únicamente después de expedido el certificado de cumplimiento de alistamiento, previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente reglamento.

El inicio de las operaciones de cargue/descargue de buques en las instalaciones de Puerto Brisa S.A. se realizarán mediante el siguiente protocolo:

13.1. **Condiciones previas**

La apertura y cierre de las bodegas de carga será responsabilidad del capitán y de la tripulación del buque. Se deberá abrir el número suficiente de escotillas que permita el inicio de la operación de cargue o descargue.

A su vez, abrir y cerrar las escotillas en secuencia tal, que se eviten retrasos o demoras en la operación de cargue o descargue.

Las bodegas deben ser abiertas al arribo para verificar las condiciones y limpieza, lo cual debe ser certificado por un inspector nominado por el usuario. Dependiendo de las condiciones operativas, se permitirá la limpieza de las bodegas con el buque atracado o si no, tendrá que salir del muelle. Todos los costos ocasionados serán por cuenta del armador.

No se recibirá la nota de alistamiento hasta que las bodegas estén secas, limpias y certificadas por el inspector.

13.2. **Operaciones de cargue**

El cargue del buque se hará mediante un cargador lineal Shiploader empleado por el operador asignado.

El cargue del buque será bajo la responsabilidad y supervisión del capitán de la motonave. El capitán y la tripulación cooperarán con los estibadores cuando se requiera, de acuerdo al Plan de Estiba y la secuencia de cargue aprobada, acordada entre la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. y el capitán del buque.

La tasa de cargue garantizada será convenida con los usuarios considerando levantamiento de la carga, tipo/cantidad del carbón y las características del buque. La capacidad instalada de cargue corresponde hasta 5.000 t.p.h.

El capitán del buque es responsable del adrizamiento, estabilidad y calados y asume toda la responsabilidad por sobrecarga. En caso de que por causa del buque se sobrecargue la nave y la mercancía tenga que ser descargada, los costos serán por su cuenta del armador.

El capitán es responsable del cumplimiento de las regulaciones Internacionales de la línea de carga.

Cada día, el capitán debe determinar la cantidad de carga cargada como la cantidad que falta.

13.3. Condiciones de seguridad

El capitán de la motonave debe garantizar que durante las operaciones de cargue todo el puente del buque y los aparejos de cargue no obstruyan la operación normal de los estibadores ni reduzca la tasa de cargue.

13.4. Trimado

El uso de bulldozers o cualquier otro equipo para labores de trimado, si es requerido por el buque y permitido por el usuario, será por cuenta del armador o propietario.

Para todos los efectos, el trimado se debe hacer a través del Shiploader.

13.5. Estados de pérdida de estabilidad del buque

Las operaciones de cargue/descargue de buques se suspenderá cuando se presenten problemas de estabilidad. Puerto Brisa S.A. podrá retirar el buque con problemas de estabilidad a la zona de fondeo hasta que se normalice la situación.

El buque será responsable de todo retardo que por ello se cause, los costos de movilización y, si se requiere, los costos de asesoría de un especialista de estiba para mejorar la estabilidad del buque.

13.6. Inspección de calado (Draught Survey)

El capitán debe coordinar con Puerto Brisa S.A., los estibadores y la agencia marítima, las operaciones de inspección de calado inicial, intermedia y definitiva.

Un inspector asignado por la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. realizará una inspección de calado a la llegada del buque, otra inspección de calado intermedia (cuando falte no más del 1,5% del total de la carga a embarcar) y una inspección de calado definitiva. Todo el tiempo requerido para las inspecciones de calado serán por cuenta del armador.

14. Procedimiento para servicios de reclamación, porteo y almacenamiento en patios

El uso de instalaciones terrestres a la carga deberá estar secuenciado y temporizado con las actividades de atraque y atención a buques en puerto.

Para tales fines, los usuarios deberán tener en cuenta los siguientes requerimientos:

14.1. El usuario del servicio, de manera conjunta con la agencia marítima, deberá solicitar a la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A., mínimo con cinco (5) días de antelación, reserva para realizar las operaciones de reclamación, porteo y transferencia terrestre de su carga de exportación o importación, de acuerdo a lo establecido.

14.2. El Comité de Programación de operaciones será el encargado de la secuenciación de las operaciones y balanceo de las líneas de manejo de carga que permitan alcanzar las tasas de cargue establecidas con los usuarios.

El Comité de Programación es el encargado de la coordinación y programación de todas las actividades que se deben realizar en las instalaciones de Puerto Brisa S.A. y estará conformado por:

- Director de Operaciones.
- Jefe del Departamento de servicios marítimos.
- Jefe del Departamento de servicios terrestres.
- Director de mantenimiento.
- Director de Ingeniería.
 - Director de higiene, seguridad y medio ambiente.
- Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- Jefe del Centro de Informática y Documentación.
- Jefe de contabilidad, tesorería y facturación.
- Agentes Marítimos.
- Operadores portuarios.

Los miembros y el horario del comité de programación podrán ser variados por el Director de Operaciones.

El Comité se reunirá todos los días a las 15:00 horas para la programación de servicios del siguiente día. En cada sesión del comité, sólo se considerarán aquellas embarcaciones fondeadas, atracadas y confirmadas hasta la hora de iniciarse la reunión, que hayan cumplido los requisitos establecidos en el presente reglamento y con las demás disposiciones de Puerto Brisa S.A.

En cada sesión de comité, se elaborara un formato de programación de servicios donde se identificarán los usuarios, tipo de servicios, tipo de carga y actividades a realizar; prioridad de atraque, temas de seguridad y ambientales, tiempos, personal, responsables, equipos requeridos, tasas de cargue/descargue, operadores portuarios y servicios.

- 14.3. El Jefe de Patios será el encargado, de acuerdo a los formatos, de la programación, alistamiento y preparación de los equipos para reclamación, porteo, transporte y cargue del material de exportación. Será responsable de entregar la carga en el muelle asignado del puerto en el momento exacto en que el buque obtiene su certificado de alistamiento.
- 14.4. Ningún buque podrá realizar operaciones en las instalaciones de Puerto Brisa S.A. si no se encuentra agendado en el formato de programación de servicios.

15. Disposiciones de seguridad

15.1. Embarcos y desembarcos

No se permite en las instalaciones de Puerto Brisa S.A. el embarque y desembarque de tripulantes, visitantes o pasajeros, así como víveres, provisiones, combustibles y elementos de distinta índole.

Para los casos en que el buque requiera de avituallamiento, éste le será suministrado a través de los operadores portuarios asignados por el agente marítimo en los sitios y bajo las condiciones establecidas en los permisos otorgados por la Capitanía de Puerto Riohacha y cumpliendo con lo establecido en el PBIP.

Será responsabilidad del capitán del buque el suministro de:

- Una escalera real en buen estado con su malla, con buena iluminación para horas nocturnas.
- Colocación de discos ataja ratas.
- Sobre cubierta debe permanecer disponible un salvavidas de anillo con boya lumínica y su cabo de retenida.
- Sistema de evacuación y señalización en caso de emergencia. Para tal efecto sirven los botes salvavidas.

Los funcionarios de Puerto Brisa S.A. tendrán derecho a abordar el buque en cualquier momento para cerciorarse de que se cumplan las disposiciones y requerimientos del presente reglamento y la normatividad portuaria.

15.2. Seguridad del buque

Adicionalmente al cumplimiento de las medidas contempladas en el PBIP, el capitán de buque deberá disponer a su costo por lo menos de dos (2) vigilantes abordo, para garantizar su seguridad en fondeo y/o atraque.

En el evento en que la policía antinarcóticos practicara inspecciones submarinas a la quilla del buque al arribo y/o zarpe, el capitán de la motonave deberá tomar las previsiones necesarias para garantizar la seguridad del personal de buzos, entre las cuales se pueden encontrar: mantener la hélices apagadas, no bombear o descargar por la borda, desplegar como señal preventiva una bandera Código Alfa.

El armador o los propietarios del buque y su capitán son los responsables de su seguridad y la de la tripulación y del cumplimiento de las reglamentaciones y protocolos de Puerto Brisa S.A. y las leyes de la República de Colombia.

El buque debe permanecer en condiciones seguras de operación y sus sistemas de emergencia y tripulación deberán estar siempre listos.

Puerto Brisa S.A. se reserva el derecho de aceptar el arribo a sus instalaciones de buques con daños que puedan afectar su navegabilidad y representen riesgo al medio ambiente y los recursos naturales por contaminación de hidrocarburos, aguas de sentina, u otros.

El capitán del buque con daños, deberá informar a la Capitanía de Puerto de Riohacha quién determinará el procedimiento y las instrucciones a seguir.

El sistema contraincendios del buque debe estar listo para ser utilizado en cualquier momento.

15.3. Buques en zona de fondeo

Todos los buques fondeados en espera del permiso de ingreso a zona de muelle deberán observar las siguientes normas:

15.3.1. Mantener contacto permanente las 24 horas del día con personal del Departamento de Operaciones de Puerto Brisa S.A. y en las frecuencias de radio establecidas para tales efectos, con el objeto de recibir notificaciones e información adicional sobre el estado de avance de las operaciones y procesos en trámite.

15.3.2. Ninguna embarcación pequeña, salvo aquellas que se encuentren en el lugar por motivos oficiales o de servicio, podrán permanecer a su lado.

15.3.3. El capitán del buque deberá tener en cuenta las siguientes prohibiciones de fondeo, además de las establecidas en las normas de la DIMAR, Reglamento 0071 de 1997:

- Ningún buque podrá fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas.
- El uso del ancla en las zonas de maniobra solo será permitido en casos de emergencia durante una maniobra de atraque o zarpe o para facilitar la ejecución de la misma.
- Ningún buque podrá utilizar la zona acondicionada para fondeo con fines o propósitos distintos.
- Ningún buque puede fondear o permanecer en los siguientes sitios:

- En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima Nacional – DIMAR.
- En el canal navegable del puerto.
- En cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usado por las otras naves.

15.4. **Zarpe de los buques**

La Capitanía de Puerto de Riohacha, como representante de la Autoridad Marítima Nacional en la zona de jurisdicción de Puerto Brisa S.A., será la encargada a solicitud previa del capitán de la motonave y/o agente marítimo de expedir el PERMISO DE ZARPE.

Copia del PERMISO DE ZARPE deberá ser enviado por el capitán de buque o el agente marítimo a la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A., la cual procederá a permitir las operaciones de zarpe del buque.

Una vez finalizadas las operaciones de cargue/descargue, el buque tiene una (1) hora para zarpar o fondear, siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitan. Si no se cumple con la anterior disposición, el capitán de buque o la agencia marítima serán responsables por los perjuicios ocasionados a Puerto Brisa S.A.

CAPÍTULO V

PRELACIONES Y REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE Y DESATRAQUE DE BUQUES

16. Prelación en la prestación de los servicios en Puerto Brisa S.A.
17. Prelación de atraque para el terminal de gráneles sólidos
18. Prelación de atraque para el terminal de carga general y contenedorizada
19. Orden de prioridad para el servicio de pilotaje
20. Asignación sitios de atraque
21. Pérdida de turnos de atraque
22. Desatraque de buques
23. Tiempos y condiciones de permanencia del buque en muelle

16. Prelación en la prestación de los servicios en Puerto Brisa S.A.

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

- 16.1. El buque que haya sido nominado y confirmado de acuerdo a las condiciones y procedimientos establecidos en el presente reglamento y presentado en regla los documentos exigidos para arribar al puerto a la hora anunciada, tendrá prelación sobre los que no hayan cumplido estas normas.
- 16.2. La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del puerto del buque lo amerite. Esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados.
- 16.3. Todo buque de bandera extranjera o nacional, cualquiera sea su clasificación, tonelaje de registro y tipo de carga, para efectos de prestación de servicios en Puerto Brisa S.A. deberá someterse a las disposiciones de prelación que se detallan a continuación, las cuales podrán ser modificadas por la Gerencia General de Puerto Brisa S.A., de acuerdo con las condiciones operativas y de conveniencia que se tengan, con previo aviso a los interesados.

Las disposiciones de prelación para la prestación de los servicios a los buques en puerto se establecen de acuerdo al tipo de terminal:

17. Prelación de atraque para el terminal de gráneles sólidos

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

La prelación de mayor a menor es la siguiente:

- Buques graneleros con volúmenes para cargar superiores a 70.000 toneladas métricas.
- Orden de arribo.

18. Prelación de atraque para el terminal de carga general y contenedorizada

La prelación de atraque de buques para el terminal de carga contenedorizada y general tendrá en cuenta las siguientes condiciones:

- Buques portacontenedores de servicio regular y con ventanas de recalada que no tengan equipo propio para la operación de cargue/descargue y que lleguen primero al muelle.
- Buques portacontenedores de servicio regular y con ventanas de recalada, que tengan equipo propio para la operación.
- Buques portacontenedores de servicio regular.
- Buques de carga general.
- Otros buques que por la naturaleza de su carga, operación y tiempos de servicio, por determinación directa de Puerto Brisa S.A., puedan operar en este muelle.

19. Orden de prioridad para el servicio de pilotaje

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

- Buques de carga portacontenedores.
- Buques de carga general.
- Buques graneleros.

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

20. Asignación sitios de atraque

Los criterios tenidos en cuenta por Puerto Brisa S.A. para las actividades de asignación de sitios de atraque son las siguientes:

- 20.1. La Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A. determinará el lugar de ataque de los buques teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque, tipo de operación de cargue/descargue, tipo de buques, capacidad y disponibilidad de áreas de almacenamiento y tiempos de operación.
- 20.2. Puerto Brisa S.A. comunicará oportunamente a los operadores portuarios de servicios de pilotaje, remolcadores y amarre, el puesto de atraque para cada buque.
- 20.3. Puerto Brisa S.A. implementará un protocolo de comunicaciones con los operadores portuarios durante las distintas maniobras, en las frecuencias de radio establecidas por la Autoridad Portuaria - DIMAR. Puerto Brisa S.A. cuenta con un sistema de telecomunicaciones con bandas VHF marino entre 152 y 165 MHz y VHF aéreo entre 118 y 135 MHz.
- 20.4. Con el fin de garantizar la vida útil del muelle y de su sistema de defensas, Puerto Brisa S.A. determinará el desplazamiento máximo en toneladas y el mínimo francobordo aceptado en las operaciones de atraque de los buques.

21. Pérdida de turnos de atraque

Se perderán los turnos asignados de atraque cuando se presenten las siguientes condiciones:

- 21.1. Cuando no se garantice continuidad en las operaciones de carga de exportación, es decir, cuando exista menos del 100% de la carga total del buque en los patios del puerto.
- 21.2. Cuando no se haya presentado la documentación completa ni cumplido con las condiciones y requisitos establecidos en el presente reglamento.
- 21.3. Por razones de seguridad y orden público.
- 21.4. Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue/descargue.
- 21.5. Cuando las autoridades aduaneras, sanitarias, marítimas y/o policiales lo soliciten.

22. Desatraque de buques

Puerto Brisa S.A. ordenará el desatraque de los buques cuando se presente cualquiera de las siguientes condiciones:

- 22.1. Por razones de seguridad y operatividad del puerto.
- 22.2. Cuando se presenten problemas de operatividad en las operaciones de cargue/descargue del buque, debido a fallas en el buque y/o equipos del operador portuario. En dicho caso, el buque pasará a ocupar el último turno en relación con las naves de su tipo que se encuentren en fondeadero.
- 22.3. Cuando las autoridades aduaneras, sanitarias, marítimas y/o policiales lo determinen mediante acto administrativo.
- 22.4. Por falta de espacio en las áreas de patios administradas por Puerto Brisa S.A., destinadas para el recibo de la carga. En estos casos, los costos por movilización y maniobras estarán a cargo de Puerto Brisa S.A.
- 22.5. Por dificultades en la operación de manejo de carga en patios y transporte de carga por banda transportadora a muelle.
- 22.6. Por carencia o deficiencia en la operación de los equipos y/o aparejos especializados.
- 22.7. Cuando no exista en los patios del puerto suficiente carga de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones.
- 22.8. Cuando el capitán y/o agente marítimo se nieguen a realizar las maniobras que por necesidades operativas ordene la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A.
- 22.9. Cuando se identifiquen errores y/o inconformidades en la información suministrada en los documentos entregados para las distintas solicitudes de servicios portuarios.
- 22.10. Cuando ocurra un embargo y/o secuestro del buque, o cuando la autoridad competente ordene la suspensión de operaciones, o le niegue el zarpe. En caso de poder desatracarse, el armador y/o agente marítimo indemnizarán a Puerto Brisa S.A. por todos los perjuicios ocasionados.
- 22.11. Cuando ingresen varios buques de distinto tipo de carga (graneleros, portacontenedores, etc.) y se requieran puestos de atraque para conservar la eficiencia operativa por tipo de carga y del terminal. En tal caso, se deben tener en cuenta los siguientes criterios para considerar los buques a desatracar: los últimos buques en atracar; los buques con menor rendimiento de cargue/descargue y los buques con mayor tiempo proyectado para terminar operaciones.

23. Tiempos y condiciones de permanencia del buque en muelle

- 23.1. Los tiempos de permanencia de los buques en el muelle se establecen por el lapso de tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle y la fecha y hora en que se larga el último cabo. Este tiempo es el utilizado para liquidar los servicios por muellaje.
- 23.2. El retiro de un buque de un muelle de Puerto Brisa S.A. a la zona de fondeo y su posterior atraque, por alguno de los causales de desatraque, requiere el inicio de un nuevo periodo desde la fecha y hora en que se larga el primer cabo al muelle del re-atraque.
- 23.3. Cuando se requiera dar atraque en el muelle granelero a un buque que ofrece mayor rendimiento y se requiera cambiar de atracadero o fondear otro buque, los costos de estas maniobras estarán a cargo de Puerto Brisa S.A. Si el buque que se favoreció con el atraque no cumple con el rendimiento pactado, el capitán y/o agente marítimo pagarán el costo de las maniobras, más los costos en que haya incurrido el buque desatrachado.
- 23.4. Ninguna nave inactiva podrá permanecer atracada sin previa autorización por parte de Puerto Brisa S.A.

CAPÍTULO VI

DE LA RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

- 23. Fases de la operación
 - 23.1. Primera etapa
 - 23.2. Segunda etapa
 - 23.3. Tercera etapa
 - 23.4. Cuarta etapa
 - 23.5. Quinta etapa
- 24. Definición y responsabilidades en el recibo y entrega de cargas
- 25. Responsabilidad por accidentes, daños, avería a la carga y a los bienes propiedad de Puerto Brisa S.A.

24. Fases de la operación

Dentro de las modalidades de operación de Puerto Brisa S.A., se definen dos procesos para el manejo de carga en puerto: (1) entrada/salida de carga de y hacia el puerto, y (2) porteo, cargue/descargue de buques. En cada uno de los procesos se realizan operaciones a través de operadores portuarios especializados con responsabilidades específicas.

Para facilidad en la definición de responsabilidades en las operaciones, se han establecido las siguientes fases en la operación de servicios portuarios:

24.1. Primera etapa

Cargue y/o descargue de transporte terrestre.

Las tractomulas descargan material a granel en tolvas de recibo.

Para carga general y contenedorizada los vehículos son cargados/descargados en la zona de patios.

Responsabilidad: dueño de la carga, su representante, transportador o su operador terrestre.

24.2. Segunda etapa

Transferencia o manejo de carga.

La carga a granel sólida mineral recibida en las tolvas de recibo es transportada y dispuesta en los patios de almacenamiento mediante equipos apiladores radiales “stacker”.

Responsabilidad: Puerto Brisa S.A. como operador portuario y/o en quien delegue ó subcontrate, para ejecución de las operaciones.

24.3. Tercera etapa

Almacenamiento.

Servicio de estadía de la carga en patios por cliente y tipo de carga, hasta completar los volúmenes proyectados de exportación.

Responsabilidad: Puerto Brisa S.A. cuando la carga se almacena en los patios de la instalación portuaria.

24.4. **Cuarta etapa**

- (1) Transferencia y manejo de carga de patios a muelle de cargue directo.

La operación comienza con las operaciones de reclamación de la carga en patios mediante cargadores y/o reclamador para cargue de banda transportadora y transporte hasta muelle de cargue.

La línea de reclamación y transporte de carga hasta muelle está balanceada a una tasa de entre 1.500 y 5.000 t.p.h.

Responsabilidad: Puerto Brisa S.A. como operador portuario para la ejecución de dichas operaciones.

- (2) Transferencia de carga general o contenedores desde los patios al costado del buque o viceversa.

Responsabilidad: operador portuario que ejecute dicha operación.

24.5. **Quinta etapa**

- (1) Cargue/descargue de carga a granel.

Operación portuaria que permite trasladar de manera directa la carga transportada desde patios de almacenamiento hasta las mismas bodegas del buque. Para tal efecto, se utiliza como equipo de cargue un Shiploader de hasta 5.000 t.p.h. de capacidad. Para descargue se utilizarán grúas móviles.

- (2) Cargue / descargue de carga general o contenedores utilizando las grúas del buque o del terminal.

Responsabilidad: Puerto Brisa S.A. como operador portuario o el operador portuario que ejecute dichas operaciones, el armador y/o agente marítimo.

Para cada una de las etapas de operación de servicios portuarios, descritas anteriormente, Puerto Brisa implementará las medidas de control, prevención y mitigación ambiental establecidas y aprobadas en el Plan de Manejo Ambiental del puerto. Para tal efecto, se suministrará por escrito a los operadores y contratistas y en general a todo el personal involucrado en el proyecto, la información sobre las obligaciones, medios de control y prohibiciones establecidas en la Licencia Ambiental y en el PMA.

25. Definición y responsabilidades en el recibo y entrega de cargas

Puerto Brisa S.A. como operador para el manejo de carga, desde el recibo en la zona de descargue de tractomulas hasta el cargue directo en las bodegas del buque, tiene las siguientes obligaciones y responsabilidades:

- 25.1. Exigir a los operadores portuarios de servicio público el cumplimiento de las normas aduaneras expedidas por la DIAN, previstas en las leyes o reglamentos y en todos los aspectos relacionados con el cargue o descargue, almacenamiento, entrega y recibo de las mercancías, entrada y salida de las mismas de sus instalaciones.
- 25.2. Puerto Brisa S.A. está en la obligación de exigir a sus usuarios el cumplimiento de las normas aduaneras vigentes.
- 25.3. Para el caso de carga recibida vía terrestre, esta será entregada por Puerto Brisa S.A. directamente en la bodega del buque en las mismas condiciones que fueron recibidas del operador terrestre, previa cancelación de los servicios portuarios y fletes del transportador, presentación del documento de aduana debidamente legalizada.
- 25.4. Para el caso de carga recibida vía marítima, Puerto Brisa S.A. se compromete a entregarla en las mismas condiciones en que fueron recibidas por el capitán de buque o su agente marítimo, al propietario o consignatario de la carga previa presentación de la documentación aduanera debidamente legalizada, facturas canceladas por los servicios portuarios y cumplimiento de los requisitos exigidos por Puerto Brisa S.A., DIAN y demás autoridades competentes.
- 25.5. El carbón a granel no debe tener contener metales u otros materiales que afecten la operación. En caso que el carbón no cumpla con estos requerimientos, su dueño será responsable por cualquier daño a los equipos, y/o demoras en la operación y cualquier otro perjuicio originado por esta causa.
- 25.6. No efectuar el manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza presente deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos.

- 25.7. 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 amparan, así como la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.
- 25.8. Para los cargamentos en tránsito, el agente marítimo dará su conformidad por escrito para almacenar la carga en espacios descubiertos. En estos casos la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las mercancías será del propietario o del agente marítimo.
- 25.9. Los Operadores portuarios tienen la obligación de cumplir con las normas ambientales vigentes y los requerimientos establecidos en la Licencia y plan de manejo ambiental. Para tal efecto, Puerto Brisa entregará por escrito un Protocolo para la implementación del Sistema de Vigilancia Ambiental del puerto y realizará talleres informativos y educativos en diferentes frentes ambientales.
- 25.10. Cualquier persona natural o jurídica u operador está en la obligación de dar cumplimiento a los requerimientos ambientales, para lo cual Puerto Brisa difundirá y dará a conocer dichas obligaciones y verificará su cumplimiento.

26. Responsabilidad por accidentes, daños, avería a la carga y a los bienes propiedad de Puerto Brisa S.A.

- 26.1. Los usuarios, operadores portuarios, agentes marítimos y capitanes de buques, serán responsables por accidentes, daños y averías a la carga e instalaciones portuarias.

Los deterioros y daños al medio ambiente, generados por la ejecución de las operaciones dentro de la instalación portuaria, causada por operadores, usuarios, armadores y capitanes de buques, será responsabilidad directa de Puerto Brisa como beneficiario de la Licencia Ambiental, la cual será informada inmediatamente a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y a Corpoguajira, siguiendo los protocolos definidos en el Plan de Contingencia.

- 26.2. Cuando se produzca un accidente o avería durante las operaciones portuarias, se levantará un acta donde se determinarán las causas y cuantificará el daño ocurrido. El acta debe estar firmada por los representantes de quienes estén al frente y sean responsables de la ejecución de la operación, según lo establecido en el presente reglamento. Debe ser involucrado el club de protección del buque (Pandi) y si amerita se solicitará la presencia de un inspector.
- 26.3. En caso de cualquier daño ocasionado por Puerto Brisa S.A. al buque, debe ser reportado por el capitán dentro de las 6 horas siguientes a su ocurrencia y en todos los casos antes del zarpe del buque. Puerto Brisa S.A. podrá repararlo o reembolsar el costo de la reparación.
- 26.4. La utilización de las áreas de almacenamiento por los usuarios del servicio portuario implica asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir la carga por deterioro natural, casos fortuitos y fenómenos naturales. No se aceptarán ni recibirán reclamos por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen y estén declarados en los sobordos y conocimientos de embarque en forma de atados, bandejas, palotes, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada
- 26.5. Puerto Brisa S.A. 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, agentes marítimos o agentes de aduana, quienes son los directamente responsables en caso de cualquier discrepancia, daño, etc.
- 26.6. El incumplimiento por parte de los usuarios y operadores portuarios de las normas de seguridad para las operaciones portuarias establecidas por las autoridades portuarias y marítimas, las consignadas en el presente reglamento y en el Reglamento de Seguridad Industrial, serán causales para que Puerto Brisa S.A. ordene la suspensión inmediata de labores, hasta tanto se tomen las medidas correctivas.
- 26.7. Puerto Brisa S.A. no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes oficialmente y que por alguna circunstancia continúen dentro de las instalaciones.

CAPÍTULO VII

NORMAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL

- 26. Normas de seguridad industrial y protección del medio ambiente
 - 26.1. Plan de Contingencia
 - 26.2. Regulación de los buques
 - 26.3. Regulación para vehículos terrestres

27. Normas de seguridad industrial y protección del medio ambiente

Los usuarios, capitanes de buques, armadores, agentes marítimos y operadores portuarios, están obligados a cumplir con las condiciones, prohibiciones y requisitos exigidos por Puerto Brisa S.A. en aspectos de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, medio ambiente, y demás normas nacionales e internacionales.

El plan de manejo ambiental aprobado mediante Resolución 1298 del 30 de Junio 2006, expedida por el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, forma parte integral del presente reglamento.

El incumplimiento de estas disposiciones y normas puede acarrear la cancelación del servicio y contratos de operación.

27.1. Plan de Contingencia

Puerto Brisa S.A., para la prevención de riesgos en sus instalaciones durante la actividad portuaria, ha elaborado e implementado un Plan de Contingencia, el cual está constituido por el plan estratégico y el plan operativo de respuesta inmediata a cualquier accidente causado por circunstancias naturales o antrópicas.

El Plan de Contingencia incluye los procedimientos de activación de los niveles de respuesta ante riesgos como: incendios, derrames de hidrocarburos en mar y tierra, colisiones de embarcaciones, vertimientos, etc.

27.2. Regulación de los buques

El capitán del buque, además de cumplir con la normatividad para la prevención de la Contaminación por Buques establecida por el Convenio Internacional Marpol 73/78, acogida y aprobada por la legislación colombiana mediante la Ley 12 de 1981, deberá tener en cuenta las siguientes disposiciones:

- Está prohibido realizar vertimiento de aguas de sentina y lastre en las zonas marítimas de Puerto Brisa S.A., dársena, canal de acceso y fondeadero.
- Para la disposición de este tipo de residuos en aguas territoriales, se deberán tener en cuenta las disposiciones presentadas en la normatividad MARPOL y requerirá de permiso expreso de la Autoridad Marítima Nacional - DIMAR.

- Con el fin de evitar potenciales riesgos de contaminación del agua marina por vertimientos accidentales de combustibles y otras sustancias que lleve el buque, se deben trasladar los recipientes que contengan combustibles, aceites, aguas de lastre y residuos hacia la parte opuesta del buque por donde se encuentra amarrado al muelle y donde se lleva a cabo la operación de cargue.
- Los buques que ingresen a puerto deben contar con los elementos de seguridad básicos que exige la normatividad internacional y la DIMAR.
- No se podrán realizar reparaciones en los buques durante su permanencia en muelle, sin la autorización previa de la DIMAR y la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A.
- Ningún buque, mientras se encuentre atracado en operaciones de cargue/descargue, podrá poner a funcionar sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor y/o autorización expresa de la Dirección de Operaciones de Puerto Brisa S.A.
- Cuando un buque requiera aprovisionamiento de combustible y/o lubricantes, deberá solicitarlo por escrito a la Dirección de Operaciones del puerto, previa autorización de la DIMAR y asignación del supervisor para dicha actividad y cumplir con los procedimientos establecidos.
- El capitán, armador u operador portuario, deberán utilizar las medidas preventivas para evitar caídas accidentales de carga al agua. En caso de presentarse la contingencia, será responsabilidad de ellos recuperar las mercancías, cargas o cualquier otro objeto que caiga al mar durante las operaciones de cargue/descargue.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas ilegales, armas y/o explosivos, es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y/o decomiso de la nave. El armador, el capitán, el agente marítimo deben tomar todas las medidas necesarias para evitar esto.

Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias - PBIP

- Puerto Brisa S.A. cuenta con la DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA No. 060004 del 18 de julio de 2014, que certifica por parte de la DIMAR que ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de la instalación de Puerto Brisa de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias – Código PBIP.

- Es obligatorio para toda persona que ingrese a las instalaciones de Puerto Brisa S.A. dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Otras Normas Internacionales

Puerto Brisa S.A. dará cumplimiento, en los casos que corresponda, a las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales como MARPOL – Anexo I, BUNKER (Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debido a contaminación por los Hidrocarburos para combustibles de los buques), SESC (Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga), IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad), GB (Convenio Internacional Global Ballast), SSCI (Código Internacional de Sistema de Seguridad Contra incendios), SNP (Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y potencialmente peligrosas), IMSBC (Código Marítimo Internacional de cargas sólidas a granel), CSC (Convenio Internacional sobre la seguridad de contenedores), IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad), BLU (Código de Prácticas para la Seguridad de las Operaciones de Carga y Descarga de Graneleros), IMDG (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas), SOLAS capítulos II-2, ante riesgos de naturaleza química, LL 66 (Convenio Internacional de Líneas de Carga, FAL (Convenio de Facilitación).

27.3. Regulación para vehículos terrestres

- Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de Puerto Brisa S.A. deberán cumplir con las disposiciones normativas de tránsito y con los requisitos establecidos en el plan de manejo ambiental del puerto. El Departamento Ambiental de Puerto Brisa S.A. se reserva el derecho de ingreso de los vehículos que no cumplan con las disposiciones del Plan de Manejo Ambiental.
- Los vehículos que no son de carga, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en los aproches.
- Únicamente podrán ingresar los vehículos involucrados en actividades relacionadas con la actividad portuaria previamente autorizados por Puerto Brisa S.A. Todo vehículo será registrado e inspeccionado en las puertas de entrada y se verificará la autorización de acceso al terminal.
- No está permitido llevar acompañantes en los camiones que se encuentren en el terminal.

- Ningún vehículo puede permanecer en el puerto después de haber terminado la actividad por la cual ingreso y se autorizó.
- La máxima velocidad permitida en las instalaciones portuarias es de 20 km/h, debe transitar en el sentido y en las áreas estipuladas en el terminal, independiente de que haya zonas libres.
- Todo vehículo dentro de las instalaciones puede ser inspeccionado por el personal de seguridad en cualquier momento.
- Cuando sea necesario retroceder, el conductor debe asegurarse de tener una buena visión y si no solicitar la ayuda de alguien.
- El vehículo debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil contra terceros.
- Todos los vehículos que ingresen o salgan del terminal deben cumplir con las regulaciones establecidas por el Ministerio de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y/o demás autoridades competentes.
- La empresa transportadora responderá por los actos del conductor y vehículo correspondiente, que se encuentren dentro de la instalación portuaria.

REFERENTE AL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

Los usuarios, capitanes, tripulaciones, armadores, agentes marítimos y operadores que realicen actividades dentro de las instalaciones de Puerto Brisa S.A., son responsables del cumplimiento de las disposiciones y requerimientos presentados en el presente reglamento y los demás expuestos en la normatividad portuaria y ambiental. Su incumplimiento es causal de sanciones comerciales sin perjuicio de procesos de responsabilidad civil y penal.