Documento firmado digitalmente

GTEC

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PORTUARIA ZONA FRANCA ARGOS S.A.S.

OCTUBRE 25 DE 2021

Elaborado por: Gabriel Andrés Cuellar - Profesional Operaciones Muelle	Versión del Documento: 002
Jorge Villadiego – Líder Proyectos Técnicos - Proyecto Expansión Portuaria ZFA	
Versión 001: Aprobada por Resolución 20213030007805 del 21 de mayo de 2021 – Agencia Nacional de Infraestructura	
Revisó Técnico: Cindy Andrea Vargas Torres – Apoyo a la Supervisión Técnica - GPP	**Vo. Bo. Técnico:** Fernando Alberto Hoyos Escobar - Gerente de Proyectos Portuarios
Revisó Ambiental: Laura Andrea Sastoque Martínez - GITA - VPRE	**Vo. Bo. Ambiental:** Milena Yepes Jaramillo– Gerente Ambiental - VPRE

Documento firmado digitalmente
GTEC

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES 15

1.1. Objetivo.....15

1.2. Aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.....15

1.3. Definiciones.....15

1.4. Obligaciones.....18

1.4.1. Obligaciones de Zona Franca S.A.S. Puerto de Cartagena.....18

1.4.2. Obligaciones de los Operadores Portuarios.....19

1.4.3. Obligaciones de las Agencias Marítimas.....20

2.2.1. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario.....20

2.2.2. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).....21

CAPÍTULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO 21

2.1. Organización.....21

2.1.1. La compañía o empresa.....22

2.1.2. Funciones del Terminal o sociedad portuaria.....22

2.2. Administración.....22

2.2.1. Modelo de administración y operación.....23

2.2.2. Relación con los usuarios.....23

2.2.3. Estructura tarifaria.....23

2.2.4. Protocolo de facturación.....23

2.2.5. Sistema de gestión de calidad.....23

2.2.6. Políticas de calidad y acceso.....24

2.2.7. Sistema de Comunicación y de información.....24

2.2.5. Código de buen gobierno del puerto.....25

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS 25

3.1. Canales de acceso.....25

3.2. Dársena de maniobras.....26

3.3. Áreas de atraque.....26

3.4. Muelles.....27

3.5. Ayudas a la navegación.....29

3.6. Peligros a la navegación.....29

3.7. Áreas de fondeo.....30

3.8. UKC y calado operacional.....30

3.9. Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria.....31

3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales......31

3.11. Patios y bodegas.....31

3.12. Instalaciones para el recibo de la carga.....31

Documento firmado digitalmente

GTEC

3.13. Equipos para operación portuaria.....31
3.14. Instalaciones de recepción.....33
CAPÍTULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA 34
4.1. Horarios.....34
4.1.1. Horario de atención al público.....34
4.1.2. Horario de trabajo.....34
4.2. Condiciones de la prestación de los servicios.....34
4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio.....34
4.4. Protocolo de verificación de información y documentos.....34
4.5. Servicios generales.....35
4.5.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.....35
4.5.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas 35
4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas de la Instalación Portuaria....35
4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas de la Instalación Portuaria 36
4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal.....36
4.6. Servicios a la nave.....36
4.6.1. Características del buque tipo o de diseño.....36
4.6.2. Servicio de practicaje.....37
4.6.3. Servicio de remolcador.....37
4.6.3.1. Numero de remolcadores.....37
4.6.4. Amarre y desamarre de buques.....38
4.6.5. Muellaje.....39
4.6.6. Apertura de escotilla.....39
4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.....39
4.6.8. Reparaciones menores.....39
4.6.9. Aprovisionamiento y Usería.....39
4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre.....40
4.6.11. Suministro de combustible.....40
4.6.12. Servicios de lancha.....40
4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos.....40
4.6.14. Recepción de residuos sólidos.....40
4.6.15. Servicio de vigilancia.....40
4.6.16. Servicios públicos.....41
4.6.16.1. Suministro de agua potable.....41
4.6.16.2. Electricidad.....41
4.6.17. Fumigaciones.....41

Documento firmado digitalmente

GTEC

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos....41
4.7. Servicios a los pasajeros....41
4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros....41
4.7.2. Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje....41
4.8. Servicios a la carga....41
4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías....41
4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo....42
4.8.3. Estiba /Desestiba....42
4.8.4. Clasificación y toma de muestras....42
4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías....42
4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja....42
4.8.7. Manejo y reubicación....42
4.8.8. Servicio a los contenedores....42
4.8.9. Embalaje y reembalaje....42
4.8.10. Pesaje /Cubicaje....42
4.8.11. Marcación y rotulación....42
4.8.12. Almacenaje de mercancías....43
4.8.13. Porteo de la carga....43
4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías....43
4.8.15. Cadena de frío....43
CAPÍTULO V PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD 43
5.1. Protocolo de maniobras....43
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario....43
5.1.1. Maniobra de atraque....44
5.1.2. Maniobra de amarre....45
5.1.1. Maniobra de zarpe....46
5.1.1. Maniobra de reviro....46
5.1.3. Maniobra de fondeo....47
5.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal47
5.3. Protocolo de zarpe de emergencia....48
5.4. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación.....49
5.5. Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)49
5.6. Protocolo para apertura de bodegas....49
5.7. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle....49
5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas....49
5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías....49
5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga....49

Documento firmado digitalmente

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia.....50
5.12. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.....50
5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto.....50
5.14. Protocolo de operaciones en fondeo.....50
5.15. Protocolo para la entrega de la carga.....50
5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.....50
5.17. Protocolo sobre cargas objetables.....51
5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables.....51
5.19. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito. 51
5.20. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua 51
5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales.....52
5.22. Protocolo de operación de equipos.....52
5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas.....52
5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.....52
5.25. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga......52
5.26. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios 53
5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.....53
5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga.....53
5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga.....53
5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga.....53
5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte.....53
5.28. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG.....53
5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) 53
5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias.....55
5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).....55
5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL.....56
5.30.3. Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos.....56
5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos.....57
5.30.5. Protocolo para atender derrame de Sentinas y aguas Grises.....57
5.30.6. Protocolo y responsables de protección al medio ambiente y protección al medio marino.....58
5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal.....58
5.32. Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas.....58
5.33. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.....58
CAPÍTULO VI REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES 58
6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.....58
6.2. Prelaciones para el atraque.....59

Documento firmado digitalmente

GTEC

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje.....59
6.4. Asignación de muelle.....60
6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal.....60
6.6. Desatraque.....61
6.7. Orden de desatraque.....61
6.8. Requisitos para el zarpe.....62
CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE 62
7.1. Salud en el trabajo.....62
7.2. Fumigaciones.....62
7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques.....63
7.4. Cargas de origen animal y vegetal.....63
7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo.....63
7.6. Procedimiento para control de Riesgos asociados a todas las cargas.....63
7.7. Piscinas de recirculación de aguas lluvias y no domésticas, reservorio de agua y planta de tratamiento de aguas domésticas.....69
CAPÍTULO VIII DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN 70
8.1. Documentación.....70
8.2. Facilitación del tráfico marítimo.....71
8.3. Visita Oficial.....71
8.4. Libre plática.....71
8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios.....71
LISTADO DE ANEXOS 72

Documento firmado digitalmente

GTEC

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

El Reglamento de condiciones técnicas de operación del Terminal Marítimo, es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

1.2. Aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, y la Resolución 4159 del 6 de octubre de 2017 emanadas del Ministerio de Transporte, las cuales constituyen parte integrante del presente Reglamento.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena.

Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Dirección General de Aduanas y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley.

Los Titulares de Concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, en general las personas públicas o privadas de que trata el artículo Segundo, de la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, que cumplan actividades portuarias son responsables por la veracidad y exactitud de los informes que presenten.

1.3. Definiciones

A.N.I: Agencia Nacional de Infraestructura, Entidad Gubernamental que se encarga de planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada para el diseño, construcción. Mantenimiento, Operación, Administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional.

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

Agencia Marítima: El agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.

Agente Naviero: Es la persona física o moral que está facultada para que, en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación como consignatario de buques, quien tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la nave o buque en el puerto de consignación.

Autoridad Aduanera: funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras. En Colombia es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

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

Documento firmado digitalmente

Autoridad Portuaria: Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte.

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

Arribar: En un barco es variar el rumbo establecido para abrirse algo más con respecto al viento, pero también se entiende por arribar la maniobra para alejar la proa del eje del viento, es lo contrario a orzar. También se denomina arribar cuando llegamos a puerto o cuando el barco cae a sotavento.

Artefacto naval. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio marítimo, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que este artefacto se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte. Son considerados artefactos navales para los efectos de la Resolución 518 de 2000, los artefactos fluviales, gabarras, bongos, bateas, etc. utilizados en las operaciones vinculadas con el transporte de cargas sólidas, líquidas, y al granel. De acuerdo con el código de comercio: las construcciones flotantes no comprendidas en la definición de nave.

Artefacto fluvial. Son considerados artefactos fluviales para los efectos de la Ley 1242 de 2008 toda construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en medios fluviales, auxiliar de la navegación mas no destinada a ella, no comprendida en la definición de embarcación fluvial, sujeta al régimen de documentación y control del Ministerio de Transporte.

Calado Aéreo: Es la distancia vertical entre el punto más alto de una nave o buque y la línea de flotación. Dado que un buque mercante puede tener distintos estados de carga, se definen dos calados aéreos extremos a fin de contemplar los límites entre los que varía. Calado aéreo en lastre: Es el mayor de ambos y es el que adopta el buque estando vacío. Calado aéreo para la máxima carga: Es el menor de ambos y se observa con el buque en su mayor estado de carga.

Canal De Acceso público: Es la vía de agua, de origen artificial, que conecta la Boya No. 1 de acceso al Puerto de Cartagena con la Zona de maniobras de la del terminal de Zona Franca Argos S.A.S.

Capitanía De Puerto: Es la Autoridad Marítima en una jurisdicción. Para el caso de Cartagena es la Capitanía de Puerto de dicha ciudad quien hace ejerce competencias como autoridad en la jurisdicción del terminal portuario de Zona Franca Argos S.A.S.

Código BLU: Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de gráneles.

Código ISM: (International Safety Management) está establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de garantizar la seguridad marítima y evitar los daños personales y al medio ambiente en el ámbito marítimo, protegiendo sus bienes.

Concesión Portuaria: Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas 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.

Convención SOLAS: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar: Establece normas que deben cumplir las naves mercantes que realizan tráfico internacional para efectuar una navegación con seguridad. Dichas normas refieren aspectos de diseño, construcción, integridad de casco, maquinaría, sistemas y equipos para emergencias, prevención y lucha contra incendio, salvamento, evacuación, sistemas y equipos de comunicaciones, sistemas y equipos de navegación, manejo, estiba de diferentes tipos de carga y de buques (a granel, gases licuados, químicos, etc.), sistemas de gestión operacional relativos a la seguridad y protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

Dársena De Maniobra: Zona abierta en el extremo de un canal o caudal de agua estrecho que permite maniobrar a los buques.

Documento firmado digitalmente

DIAN. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales: tiene como objeto coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras, cambiarias.
DIMAR. Dirección General Marítima: La Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala este Decreto y los reglamentos que se expidan para y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.

Draft Survey: Es un tipo de inspección que sirve para determinar la cantidad de carga embarcada o desembarcada en un buque. Para ello, se debe realizar una inspección a la llegada del buque a puerto, y otra al finalizar la operación. Se basa en el principio de Arquímedes.

EPA – CARTAGENA. Establecimiento Público Ambiental de Cartagena, Autoridad Ambiental Local encargada de otorgar los permisos para el uso de los recursos naturales no renovables requeridos para la operación del puerto.

Explosión Proof: contra explosiones. sería el equivalente de la especificación “explosion proof.” La cual está normalizada por el código NEC en su artículo 500- el cual forma parte de las regulaciones de la NFPA. Esta especificación aplica para el encerramiento de cualquier equipo, aparato, dispositivo, instrumento, eléctrico, electrónico o que opere con energía eléctrica

Estructura Portuaria: Obras de infraestructura y superestructura construidas en puertos para atender a las naves.

Instalaciones Portuarias: Obras de infraestructura y superestructura, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de naves, prestación de servicios portuarios o construcción y reparación de naves

Inspector De Calado: Es una persona que lleva a cabo las inspecciones, reconocimientos o exámenes de naves marinas para evaluar, monitorear e informar sobre su condición y los productos en ellos, así como inspecciona los daños causados y carga.

Libre Plática: La Libre Plática es la autorización emitida por la Capitanía de Puertos de Cartagena para que una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga [1], permitiéndole iniciar actividades de embarque y/o desembarque, pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o carga.

Manual BLU: Manual de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de gráneles.

MARPOL 73/78: Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques. Es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques, Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.
Naviero: Se entiende por naviero o empresa naviera a aquella persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o arrendados, se dedica a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

OMI. Organización Marítima Internacional: Es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Operador Portuario: Es la empresa que presta servicios en los puertos directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y seria.

Planchón: Es un artefacto fluvial, de fondo plano, que se emplea para el transporte fluvial o transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre costas cercanas. Su fondo plano facilita su varada en playas de arena, no requiriendo de muelles o embarcaderos para su carga o descarga.

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

Documento firmado digitalmente
GTEC

la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para 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 de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

Póliza de Casco Y Maquinaria: Ampara los daños y pérdidas que ocurran al buque asegurado provenientes de temporal, varamiento, naufragio, abordaje fortuito, incendio, cambio forzoso de derrota o de viaje, en general de todos los accidentes y riesgos del mar.

Reglamento de Operaciones: Hace referencia al presente documento el cual es de obligatorio cumplimiento para todos los usuarios del puerto.

Reglamento Zona Franca Argos: Reglamento interno de trabajo de la empresa Zona Franca Argos.

Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio En atención a que los servicios que presta el terminal portuario de Zona Franca Argos S.A.S. corresponden a los servicios de cargue y descargue de graneles y empacado, la actuación de los Operadores Portuarios será calificada en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.

Los requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional corresponden a los siguientes perfiles:

Administradores: Profesional en Ingeniería o Profesional de la Armada, con conocimientos técnicos en Gestión de puertos y operación portuaria, bilingüe y con experiencia mínima de 3 años en cargos similares.

Técnicos: Técnico en Administración Portuaria o afines, con un nivel de inglés técnico en vocabulario marítimo y con experiencia mínima de 2 años en manejo de personal de operación portuaria.

Operarios: Personal habilitado y capacitado en sistemas de manejo de carga a granel.

SOF. Statement Of Facts: Declaración de Hechos. Este es el documento que se adjunta a un récord de cálculo de las estadías utilizado (la " parte de horas ") y es un registro de los eventos que se pueden efectuar en el conteo de la operación.
Supervisor Marítimo: Supervisar el cumplimiento de las operaciones con las Motonaves o buques y sistema costa a fuera; y para la carga y descarga de hidrocarburos del terminal**.**

Supertransporte: Superintendencia de Transporte inspecciona, vigila, inspecciona y controla el cumplimiento de la normatividad relacionado con las actividades portuarias en Colombia.

Técnico de Muelle: funcionario que realiza la supervisión, ejecución y cumplimiento de planeación y documentación de la operación portuaria.

Abreviaturas

IP: Instalación Portuaria

PBIP: Protección de Buques e Instalación Portuaria

PPIP: Plan de Protección Instalación Portuaria

1.4. Obligaciones

1.4.1. Obligaciones de Zona Franca S.A.S. Puerto de Cartagena

- Implementación del código de buen gobierno en el cual contempla las Relaciones con los accionistas y demás inversionistas; la transparencia, fluidez e integridad de la información y la responsabilidad social empresarial con grupos de interés.
- Cumplimiento de las normas aduaneras. Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena y los operadores del Terminal, están en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, previstas en las leyes o reglamentos, en todos

Documento firmado digitalmente

los aspectos relacionados con el cargue, descargue, almacenamiento, recibo y despacho de los diferentes productos que se manejan en la terminal.

- Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, los operadores portuarios del Terminal y los administradores de bodegas de tránsito, exigirán a los usuarios de sus servicios el cumplimiento de las normas aduaneras vigentes.
- Se dará cumplimiento a la obligación aduanera en procedimientos de importación, lo cual comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros, así como la obligación de conservar los documentos que soportan la operación, atender las solicitudes de información y pruebas, y en general cumplir con las condiciones establecidas en las normas correspondientes; así mismo de conformidad con las normas correspondientes, son responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario o el tenedor de los productos, así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, depositario, intermediario y el declarante. Para efectos aduaneros, la nación estará representada por la Unidad Representativa Especial de la DIAN.
- La Naturaleza de la obligación aduanera: La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre los productos, mediante el abandono, la aprehensión y decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ellos, e independientemente de quien sea su propietario o tenedor.
- La Zona Franca Argos S.A.S. y sus operadores portuarios y/o logísticos deben informar de cualquier incidente que ponga en riesgo y/o afecte los elementos del ambiente (Suelo, aire, agua, fondo marino, comunidades, etcétera), Para tal efecto el incidente se debe registrar en la plataforma AMATIA (amatia.argos.co) para identificar la causa básica y gestionar los planes de acción producto de la investigación, de la misma forma debe notificar a la autoridad externa local y nacional mediante los medios de contacto de las instituciones y autoridades incluyendo la autoridad ambiental ANLA al Línea Gratuita Nacional: 01 8000 112 998 y Correo electrónico institucional: licencias@anla.gov.co
- Los operadores portuarios, así como la instalación son responsables del cumplimiento de todas las medidas de manejo ambiental contenidas dentro del Plan de Manejo Ambiental PMA aprobado y de las obligaciones contenidas en los actos administrativos que obran en el expediente LAM 1458 y el Permiso de Emisiones Atmosféricas otorgado por el EPA Cartagena.
- En caso de presentarse dentro de las operaciones incumplimiento de las medidas y que se requiera la activación del plan de contingencia es obligación de los operadores informar a Zona Franca Argos S.A.S.
- Queda establecido que el único responsable ante la autoridad ambiental es la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., considerando que es la beneficiaria del PMA para las operaciones portuarias que se ejecutan dentro de la instalación.

1.4.2. Obligaciones de los Operadores Portuarios

- Se definen en cada caso, según las condiciones establecidas en los contratos respectivos; las relaciones contractuales entre operadores y usuarios son de carácter comercial y se rigen por el Código del Comercio.
- Los términos de los contratos con los operadores del Terminal contemplan: Acuerdos de rendimiento, pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga.
- La actuación de los Operadores Portuarios será calificada en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.
- Los Operadores Portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores con todos los equipos e implementos de protección adecuados durante la ejecución de las actividades de manipuleo, cargue o descargue de los diferentes productos.
- Los Operadores Portuarios que deseen operar en el Terminal de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, deben acreditar los siguientes documentos:
  - Registro de Operador Portuario expedido por la Superintendencia de Transporte.
  - Relación del personal a su cargo, equipos y aparejos de su propiedad o arrendados.
  - Póliza de responsabilidad civil por accidentes y daños, a las instalaciones, a terceros y a la carga respectivamente. El valor de la póliza lo establecerá Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, por el tipo de servicio, por el volumen y por la actividad de los operadores portuarios.
- El operador portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en la fecha y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinados por Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena.
- La responsabilidad de un Operador Portuario cesará cuando se produzca la notificación a Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, de la renovación o renuncia formal de la operación y la aceptación por parte del nuevo operador.

Documento firmado digitalmente

- Los operadores portuarios estarán ubicados en el sitio asignado por el Terminal y sus equipos solo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica previa programación, una vez termine la operación deberá retornar a su área de parqueo asignada.
- Durante el aprovisionamiento de combustibles, el Operador Portuario deberá disponer de procedimientos de emergencia, para combatir los derrames o incendio, igualmente dispondrá el equipo adecuado, para el personal que aplique en el procedimiento de emergencia y los medios necesarios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados durante la operación.
- Los Operadores Portuarios están en la obligación de recoger las basuras y disponerlas en los centros de acopio dispuestos que se generen por motivos de la operación que están realizando.
- Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, no será responsable de ningún costo directo o indirecto, por demoras en que incurra un buque, sus propietarios, sus operadores, fletadores y agentes marítimos, como resultado de:
  - La negativa del Capitán a cargar la totalidad o parte de la cantidad nominada.
  - La demora o suspensión del cargue por incumplimiento de las regulaciones por parte del buque.
  - El sobrecargue del buque y la posterior corrección.
  - Demoras por falla del buque, ocasionando la suspensión de descargue o cargue.
  - Las demoras ocasionadas por condiciones climáticas, que obliguen la suspensión del cargue o descargue, se tratarán de acuerdo con lo estipulado en el contrato de fletamento.
  - Detención del buque o de las operaciones por parte de las autoridades.
  - Detención del buque u operaciones por riesgos asociados al código PBIP
  - Accidentes durante el atraque, aprovisionamientos o zarpes
- Zona Franca Argos S.A.S. cuenta con registro como operador portuario y está habilitada para realizar actividades en su instalación.

1.4.3. Obligaciones de las Agencias Marítimas

- Representar al Armador en todo lo relacionado con contratos de transporte donde tiene las siguientes funciones:
- Gestiona todos los procedimientos administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.
- Representa judicialmente al Armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- Responde personal y solidariamente con el Capitán de la nave agenciada, por la no ejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo del producto y obligaciones comerciales contraídas ante proveedores de bienes y servicios del Terminal.
- Deben cumplir con todas las obligaciones contenidas en el Código del Comercio, Libro V, Título III.
- Responden por los objetos y valores recibidos.
- Responden solidariamente con el Armador y el Capitán por toda clase de obligaciones que contraigan éstos en el país, relativas a la nave agenciada.
- Suministran transporte a las autoridades marítimas y portuarias, embarque y desembarque de tripulantes, terceros y observadores del cargue y aprovisionamiento del buque.
- Paga otros servicios portuarios causados por el buque, tales como utilización extraordinaria del puerto e incidentes de contaminación.
- Suministra oportunamente la información operativa detallada requerida de acuerdo a las normas establecidas en el código PBIP.
- Información periódica sobre el E.T.A. del buque y sus condiciones de arribo.
- El agente del buque deberá ocuparse de todos los asuntos legales, elaboración de documentos, comunicación tanto con autoridades portuarias como operadores del Terminal y la respectiva asistencia que requiera el mismo.
- El Agente de cada nave, programada para embarcar productos, debe asegurarse antes del zarpe, que estos fueron embarcados en su totalidad. Igualmente, las agencias de cada nave deben verificar la entrega o desembarque de los diferentes productos, de acuerdo con los manifiestos autorizados para el efecto.
- El agente del buque deberá ocuparse de todos los asuntos legales, elaboración de documentos, suministro de provisiones, agua potable, combustibles, comunicación con autoridades portuarias, operadores del Terminal y la asistencia que la nave o buque requiera.

1.4.4. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

Toda persona natural o jurídica que cumplan labores en el Terminal de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, y los usuarios que cargan y descargan mercancías, deben llenar los requisitos de acuerdo con

Documento firmado digitalmente

las normas vigentes de la Superintendencia de Puertos, Dirección General Marítima, Ministerio del Medio Ambiente o Corporación Regional Ambiental, y deberán cumplir con las normas de seguridad y protección establecidas por Zona Franca Argos S.A.S, Planta Cartagena.

En la actividad portuaria del Terminal de Zona Franca Argos S.A.S, Planta Cartagena, todas las personas naturales o jurídicas en ella involucradas, se relacionan por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional.

1.4.5. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

Plan de protección instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. con la última aprobación de 07 de junio de 2017 conforme lo que establece la regla 16.9-A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, el cual contempla la Instalación Portuaria de Zona Franca Argos S.A.S.

El PPIP Zona Franca Argos S.A.S. se actualiza en cumplimento a lo prescrito en el decreto 730 del 2004 y reglamentación conexa, efectuando enmiendas necesarias producto de las observaciones y hallazgos de la auditoria de seguimiento de cada año, cambios en la infraestructura de la I.P. y en las descripciones de cargo del personal vinculado a las tareas de protección.

En este plan se presentan las actividades, procedimientos e instructivos sobre protección, los cuales tienen como finalidad mitigar las amenazas que representan la ocurrencia de posibles actos ilícitos efectuados por grupos o personas que actúan al margen de la ley, en contra de la instalación Portuaria y su incidencia colateral para el puerto de Cartagena.

Este plan está encaminado al diseño e implementación de una estrategia de protección en la Instalación Portuaria Zona Franca Argos S.A.S. que permita disminuir y neutralizar las amenazas para la protección. Se hace bajo un concepto integrado de protección, seguridad y preservación del medio ambiente, donde priman aspectos tales como la vida de las personas, la integridad del Buque, los bienes, la información, la carga, y la Instalación Portuaria en general, todo para el beneficio del comercio internacional colombiano.

El PPIP tiene definido puntos vulnerables con respecto a su protección y determina actividades, tareas y medidas de protección encaminadas a disuadir, detectar y dar respuesta a los actos ilícitos que se puedan efectuar contra las instalaciones. Lo anterior determina que él PPIP de Zona Franca Argos S.A.S, es de “USO EXCLUSIVO”, carácter confidencial y reservado.

De igual manera, está orientado con las directrices en protección de la Autoridad Marítima competente DIMAR y del comité de protección de la Instalación Portuaria.

El PPIP también busca promover una sensibilización respecto de la protección de la IP y una formación del personal que le permita desempeñar de la mejor forma sus funciones y tareas. También se busca lograr la máxima efectividad de las medidas de protección mediante la realización sistemática de prácticas, ejercicios y auditorías internas de los procedimientos de protección, con el fin de identificar aspectos positivos, determinar y corregir los fallos, los casos de incumplimiento y los puntos débiles.

El plan de protección es para la Instalación Portuaria de Zona Franca Argos S.A.S, un documento de carácter confidencial y reservado, de estricto cumplimiento y aplicación para todo el personal interno y los usuarios de la Instalación Portuaria, no tiene el carácter de sustituir la normatividad legal vigente y se ajusta a la legislación nacional, no tiene efectos en los principios y derechos fundamentales de los empleados.

CAPÍTULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

La Instalación Portuaria Zona Franca Argos S. A. S., corresponde a un operador de zona franca de uso especial para la compañía cementera colombiana Cementos Argos S.A. y sus filiales y subordinadas, en su calidad de sociedad filial de la misma.

Documento firmado digitalmente

Cementos Argos S.A., se enfoca en la Orientación al Cliente donde la Calidad es una característica intrínseca ya no una distinción. En el negocio del cemento, Cementos Argos S.A. es líder en Colombia, quinto productor más grande en América Latina y segundo más grande en el sureste de Estados Unidos. Cuenta con nueve plantas en Colombia, tres en Estados Unidos y una en Honduras; diez moliendas de clínker ubicadas en Colombia, Estados Unidos, Haití, Panamá, República Dominicana, Honduras, la Guayana Francesa y Surinam; y veinticuatro puertos y terminales de recepción y empaque. La capacidad instalada total es de 21 millones de toneladas de cemento al año.

El modelo de negocio está centrado en el cliente y en el desarrollo sostenible, es decir, económicamente viable, respetuoso de las personas, responsable y amigable con el medioambiente.

Por encontrarse dentro de la Bahía y además por tener la protección natural del entorno del área (Isla Brujas e Isla Cocosolo), el área presenta características marítimas de aguas protegidas; la instalación portuaria tiene características de aguas someras, con un promedio en la profundidad operativa de 12 metros (aguas someras, poco profundas).

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial - POT del Distrito de Cartagena el área corresponde a una zona de desarrollo portuario e industrial mixto, se tiene acceso a la Instalación por vía terrestre (Vía a Pasacaballos, zona industrial de Mamonal) y vía marítima

Las actividades que realiza la empresa como Terminal Portuario están autorizadas mediante concesión otorgada por el INCO (Actualmente ANI), Ministerio de Transporte.

2.1.1. La compañía o empresa

Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, como parte de la gestión administrativa que realiza, considera, procedimientos básicos para evaluar los rendimientos operativos de la empresa, a través de indicadores de gestión que revisa periódicamente. Estos indicadores se comparan con valores fijados como objetivos y se controla a través de la gestión su cumplimiento, para la implementación de nuevas metas, copia de esta información se envía a la Superintendencia de Transporte como entidad gubernamental encargada de la vigilancia y seguimiento.

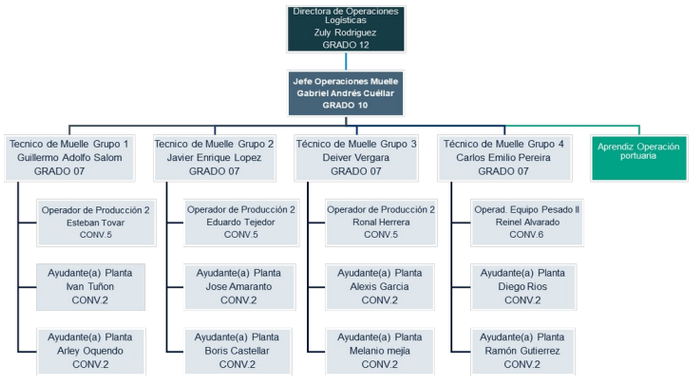
2.1.2. Funciones del Terminal o sociedad portuaria

- La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. tiene como funciones principales:
- Administrar y mantener la infraestructura portuaria.
- Definir políticas operativas y de almacenamiento.
- Planear las actividades portuarias en el Terminal.
- Administrar las líneas de atraque del Terminal.
- Supervisar los servicios a las Motonaves.
- Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada, previa aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Utilizar el Terminal Marítimo para distribuir el Producto terminado y recibir la Materia Prima
- importada para la Zona Franca
- La Sociedad Portuaria prestará directamente los servicios portuarios en los términos establecidos en el contrato y conforme a las normas aplicables sobre la materia.

2.2. Administración

En su calidad de Puerto Privado, la administración de la terminal portuaria de Zona Franca Argos S.A.S. está a cargo del Director de Operaciones Logísticas Zona Norte en su calidad de Gerente o de quien él delegue. En la instalación Portuaria de la Zona Franca Argos la administración y operación de la misma, está distribuida en los cargos que se detallan a continuación:

Documento firmado digitalmente
GTEC



2.2.1. Modelo de administración y operación

Resultados de la administración
El Terminal atiende las necesidades de la zona Franca Argos S.A.S
Las operaciones del Terminal son eficientes
Las conexiones marítimas son las adecuadas
El porcentaje de utilización del Terminal es el adecuado
Estructura de la administración
Se cuenta con un responsable de la coordinación de los actores y de las actividades de la cadena logístico-portuaria permanentemente
La estructura utilizada para la coordinación de los actores y actividades de la cadena logístico- portuaria ha sido mejorada a lo largo del tiempo.
Acciones de la administración
Se desarrollan acciones para la coordinación de los actores de la cadena logístico-portuaria
Se desarrollan acciones para la coordinación de los flujos de documentos e información en la cadena logístico-portuaria.
Las acciones para la coordinación de los actores y de las actividades logístico-portuarias son eficaces.
Las acciones desarrolladas para la coordinación de los actores y de las actividades logístico- portuarias han sido mejoradas a lo largo del tiempo

2.2.2. Relación con los usuarios

Las relaciones entre la Zona Franca Argos S.A.S. y los usuarios estarán a cargo del Director de Operaciones Logísticas Zona Norte en su calidad de Gerente de la instalación portuaria o de quien él delegue.

En la instalación Portuaria de la Zona Franca Argos S.A.S. deberá estar siempre presente un representante de los usuarios, con la suficiente autoridad y poder de decisión para resolver las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones en que estén involucrados.

2.2.3. Estructura tarifaria

En la actividad portuaria del Terminal de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, las tarifas son fijadas por su administración bajo el régimen de libertad que cobija las tarifas de manejo al granel y Carga general de los puertos de servicio privado.

Estas tarifas se comparten previamente a su aplicación dos veces con intervalos de cinco días cada vez que vayan a ser modificadas. A continuación, las tarifas actualmente utilizadas:

Muellaje	Unidades	TARIFA USD

Documento firmado digitalmente
GTEC

Naves por metro de eslora, hora o fracción	Metro/eslora /hora	USD 12 si es mayor a 120 de eslora
Uso de Instalaciones Portuarias a la carga	Ton	No aplica actualmente por Zona Franca de Uso especial
Almacenaje	Ton	No aplica actualmente por Zona Franca de Uso especial

2.2.4. Protocolo de facturación

Los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para el efecto se encuentran reglamentados en el Método Argos, incluyendo los respectivos métodos de control y seguimiento.

2.2.5. Sistema de gestión de calidad

Analizar los requerimientos del cliente interno y externo, las necesidades del cliente pueden incluir: tiempo de cumplimiento de la orden, manipulación de los productos, requerimientos de despachos, necesidades de servicio especiales, comunicaciones especiales. La priorización de necesidades debe ser hecha con base en el punto de vista del cliente externo el cual deberá ser capturado con el equipo de ventas.

Construir el perfil de todos los costos del apoyo logístico considerando proveedores y clientes internos y externos (ej. cada proveedor, planta, cliente, etc.). Estos perfiles incluyen costos operacionales fijos y variables, costos de almacenamiento, costos de servicios y costos de transporte de entradas y salidas de producto.

Esta actividad debe contemplar la participación de los dueños de los procesos financieros y Logísticos, para que el diseño e implementación sean considerados en los sistemas financieros.

Zona Franca Argos S.A.S. cuenta con certificado BASC No. COLCTG00092-1-13 expedido el 22 de julio de 2021.

2.2.6. Políticas de calidad y acceso

En Zona Franca Argos S.A.S., como filial de Cementos Argos S.A., contamos con una Estrategia de Sostenibilidad y una Estrategia de Comunidades que son parte del eje estratégico de la Empresa, en términos de prestación de servicios orientados a la calidad. Ésta contiene la promesa de valor para cada uno de nuestros grupos de interés y los asuntos fundamentales en los que trabajamos desde las dimensiones económica, social y ambiental, resumidos en los siguientes gráficos:

Documento firmado digitalmente

2.2.7. Sistema de Comunicación y de información

El sistema de comunicación e información de la instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, define la documentación complementaria técnica y administrativa que debe ser presentada y diligenciada por los armadores, operadores portuarios, agencias marítimas y capitanes de las motonaves o buques, que desarrollan actividades portuarias en el Terminal.

El reglamento de operaciones de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena. Relaciona los documentos adicionales requeridos para los efectos administrativos y de orden técnico que exijan otras autoridades.

Así mismo la instalación para atención inmediata cuenta con los recursos para utilizar los canales de comunicación establecidos para el puerto de Cartagena VHF (Very High Frequency) en la banda del espectro electromagnético que ocupa el rango de frecuencias de 30 MHz a 300 MHz. Sistemas que funcionan en VHF

2.2.8. Código de buen gobierno del puerto

Zona Franca Argos S.A.S., como compañía filial a Cementos Argos S.A. comparte las políticas del código de buen gobierno de Cementos Argos S.A., el cual es una carta de presentación ante los accionistas, el mercado de valores y la sociedad en general, en la cual se consagran los parámetros de gobierno de Argos para que quienes tengan interés en invertir en valores emitidos por la Sociedad, conozcan los compromisos que su Administración adquiere para efectos del desarrollo de su gestión.

En consecuencia, el Código de Buen Gobierno tiene por objeto adoptar medidas respecto al gobierno de la sociedad, a las prácticas de administración y a la conducta de sus funcionarios, al manejo de su información, al conocimiento público de su gestión, de tal manera que se asegure el respeto de los derechos de quienes invierten en las acciones de la sociedad o en cualquier otro valor que ésta emita.

De igual manera, en el Código de Buen Gobierno se da cumplimiento de la normatividad colombiana aplicable a todas y cada una de las estipulaciones en él contenidas.

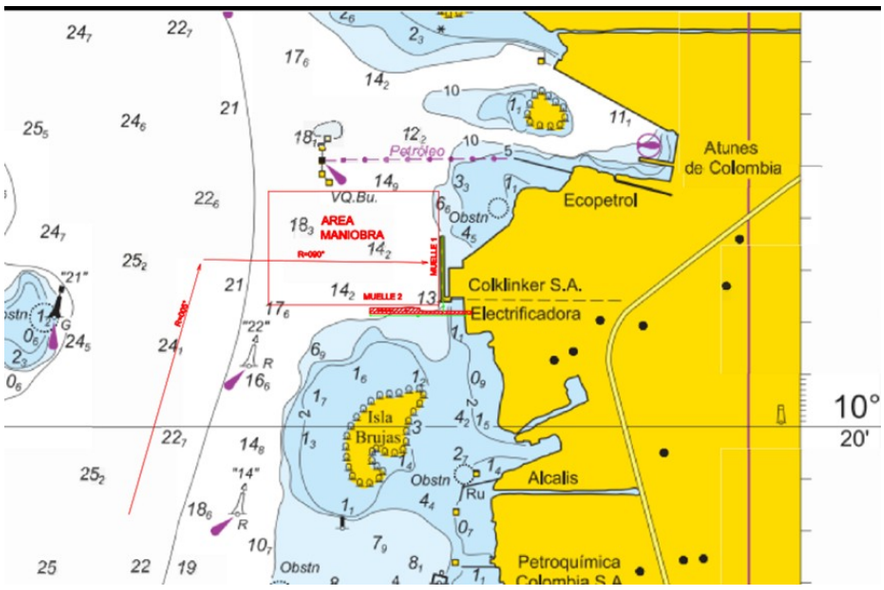
CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de acceso

En la I. P, Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, para acceder a las áreas de atraque de los muelles No.1 y No. 2, inicialmente utiliza el canal público navegable principal de la bahía de Cartagena, después de dejar por estribor la boya R22, y cuando tenga el muelle No 1 por través, para dirigirse al muelle No. 1 vira hasta el rumbo 090°, enfilando el extremo norte del mismo; si se dirige al muelle No. 2, hace el ultimo viraje hasta 125°, enfilándose hasta la sección central de la plataforma del muelle No. 2; no existe un canal secundario definido; la profundidad promedio en el área de aproximación es de 15,0 metros; el área de maniobras y las posiciones de atraque tienen profundidad promedio de 12,5 metros.

El canal y el área de maniobras están constituidos en su fondo por limos, lodos y material de caracolejo.

Documento firmado digitalmente
GTEC



De acuerdo con la descripción del proyecto aprobada por la ANLA mediante la Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008 las características generales de los buques de diseño para el muelle son las siguientes:

Tipo de Nave	Bulk Carrier tipo Handymax y Supramax	Buque neumático	Barcazas
Manga	32,26 m	20 - 25 m	12 - 15 m
Puntal			
Eslora total	189.8 m	129 - 145 m	70 m
Eslora entre perpendiculares	181 m	136 m	
Desplazamiento en lastre	Depende del buque	Depende del buque	
Desplazamiento a max carga	Depende del buque	Depende del buque	
Calado considerando el desplazamiento en lastre.	11.9 m	9 m	1.8 - 2.5 m
Calado considerando el desplazamiento a max carga	16.5 m	12 m	
Deadweight DWT o peso muerto	45000	20000	2000
Sistema de propulsión y gobierno de la nave	Diesel engine 6S50MCC x 1unit 8.090 x 127 rpm	Diesel 3.537 HP x 2	

3.2. Dársena de maniobras

Por encontrarse dentro de la Bahía y además por tener la protección natural del entorno del área (Isla Brujas e Isla Cocosolo), la I. P presenta características marítimas de aguas protegidas; la instalación portuaria tiene características de aguas someras, con un promedio en la profundidad operativa de 14 metros (aguas someras, poco profundas).

Documento firmado digitalmente
GTEC

El Terminal cuenta con un sector definido como zona de maniobras, la cual mide 400x600 metros, para un área de 240000 m2, a pesar de ser un área suficiente y adecuada para la maniobrabilidad de la motonave durante la aproximación al muelle, esta es asistida por remolcadores, que permiten extremar las medidas de seguridad y la operación de los buques al atraque o zarpe del Terminal; así mismo, es importante tener en consideración que al norte del área de acceso, se localiza el Terminal Néstor Pineda de Ecopetrol (TNP), en el cual efectúan maniobras de aproximación y atraque buques tanqueros de gran dimensión (hasta 250 m de eslora), lo que hace que durante el ingreso o zarpe de las motonaves de esta instalación se deban incrementar las medidas de seguridad.

3.3. Áreas de atraque

La I. P, dispone de cuatro (4) áreas de atraque, tres (3) adyacentes a la plataforma del muelle No 1, estas últimas distribuidas así: Motonaves mayores, en el costado occidental del muelle No 1, motonaves de cabotaje y artefactos fluviales en el costado oriental del mismo, y naves menores en el sector sur de la plataforma. La cuarta posición se localiza en el costado norte del muelle No 2, como se indica en la siguiente figura:

Las áreas de atraque en el sector occidental adyacente al muelle No 1 y del sector norte adyacente al muelle No 2, miden cada una 250x90 metros, permitiendo el atraque de motonaves hasta de 250 m de eslora; en la posición para artefactos fluviales o naves menores en el costado oriental del muelle 1, se pueden atracar hasta de 40 m de eslora; la instalación presenta un promedio de arribo de 6 buques mensuales; con profundidades de 12.8 m (42 pies) en el marginal principal y de 5.5 m en el sector sur.

Como complemento se tiene un Puesto de atraque (Área de Atraque Bodega) de 100 m de longitud por 15 metros de ancho, con 6.5 metros de calado (21 pies), donde se realiza el cargue de empacados como cemento y cal en big bags. Esta Zona no está operacional desde 2017.

SECTOR MUELLE 1	ÁREA DE ATRAQUE	LONGITUD (m)	PROF (m)
1 principal (Costado Oeste)	250m x 90m	232 m	12.
2 sur Plataforma	40 x 5m	40 m	5.
3 Área de Atraque Bodega	100 x 12m	100 m	6.

SECTOR MUELLE 2	ÁREA DE ATRAQUE	LONGITUD (m)	PROF (m)
1 principal (Costado Norte)	250m x 90m	152 m	12.

3.4. Muelles

La Instalación Portuaria Zona Franca Argos S. A. S, se localiza en el sector oriental de la bahía de Cartagena (Área industrial de Mamonal), en Posición 444014,2 mE, 1142819,1 MN. (coordenadas UTM – WGS 84) y esta provista con los muelles siguientes:

Muelle 1, marginal de atraque de 232 metros de longitud, ubicado en sentido Norte–sur, el cual permite atraque de naves o buques hasta de 42 pies de calado y de 25000 TRB; el amarre de las naves o buques se hace directamente a bitas instaladas en la plataforma del muelle, marca Maritime SINGLE BITT MSB 100.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Muelle 2, espigón, perpendicular a la línea de costa, con plataforma de atraque de 152 metros de longitud por 18 m de ancho, ubicado en sentido oriente–occidente, el cual permite atraque de naves o buques hasta de 42 pies de calado y de 60000 TRB; el amarre de las naves se hace directamente a bitas instaladas en la plataforma del muelle, marca Maritime SINGLE BITT MSB 100.

Lo anterior de acuerdo con la infraestructura aprobada por la ANLA mediante la Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008.

Dolphins de Amarre

Se trata de 2 Dolphin o piñas para amarre durante las operaciones de atraque de las naves o buques, los cuales se ubican en los extremos del muelle No. 2, específicamente a 25m desde el costado occidental y el otro a 27m del costado oriental. El acceso al Dolphin occidental se realiza desde un puente en estructura metálica anclado al muelle.

Ambos Dolphin poseen las mismas dimensiones y especificaciones. La placa superior posee un área de 8.6m x 8.6m y la cota superior es la misma del muelle, es decir, +3.00 msnm. La figura a continuación presenta una forma típica de estas estructuras.

Lo anterior de acuerdo con la infraestructura aprobada por la ANLA mediante la Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008.

Pasarela de Acceso

Diseñada como una estructura prefabricada, esta obra conecta el muelle marítimo No 2 con tierra firme sobre la línea costera de la IP de ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. para acceso de vehículos y personas.

La pasarela posee unas dimensiones generales de 4.0m de ancho y 179.2m de longitud. La cota superior de la pasarela es de +3.00 msnm.

El Terminal dispone una zona inmediatamente adyacente, plataforma frente a las bodegas del muelle, colindante con el muelle No1, para atraque y manejo de carga a granel, con una longitud de 100 m. para atraque de naves menores hasta 12 pies de calado, esta área tiene14 m de ancho operativos y 18 pies de profundidad.

Lo anterior de acuerdo con la infraestructura aprobada por la ANLA mediante la Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008.

Sistema Constructivo

El sistema constructivo tanto de la estructura principal del muelle, como de las piñas de atraque; incluye la construcción de pilotes pre excavados con camisa perdida (estructura externa metálica de formaleta no recuperable) de 1 m de diámetro y una longitud de 35 m. Dichos pilotes entran 10 m en el estrato llamado formación Cartagena dura).

Posterior a la excavación del pilote; se procede a la colocación del acero (canastas previamente figuradas y armadas en tierra). Para este procedimiento se utiliza una grúa de orugas, montada sobre un artefacto fluvial y muy cerca del pilote.

Documento firmado digitalmente

GTEC

En ese mismo día; se procede al vaciado del pilote. Se utiliza un concreto tipo Tremie con adiciones de sílice, recomendadas para mayor durabilidad del concreto que se encontrara con un ambiente marino saturado de sales y con resistencia de 6.000 psi.

Posterior a la fundida de los pilotes; se procede al descabece de los mismos (demolición de la parte superior del pilote, en aproximadamente 1.5 m; para descartar cualquier posible contaminación del concreto con lodo durante el proceso de construcción.

El paso siguiente, consiste en hacer las pruebas de continuidad de los pilotes para descartar que se haya fracturado o cortado el pilote en cualquier momento de la fundida.

Cuando se tienen, los resultados a satisfacción de las pruebas de continuidad de los pilotes; se procede a la instalación de las vigas longitudinales y transversales previamente prefabricadas y tensionadas, sobre los pilotes.

En esta parte del proceso; quedan unidos: la parte superior del pilote, las vigas longitudinales, el acero de las columnas del muelle y pasarelas y las vigas transversales. Todo esto se logra fundiendo unos “Nudos” de unión de concreto entre estos estos elementos (según planos de construcción).

Terminado ese paso; se procedes a colocar unas prelosas prefabricadas, entre vigas, las cuales tienen la finalidad de servir de formaleta de fondo para albergar el acero de la losa y la fundida del concreto de la misma.

El sistema constructivo se ajusta a lo aprobado por la ANLA mediante la Resolución 787 del 23 de abril de 2010.

Elementos de amarre

El muelle 1 está dotado con 23 bitas de amarre y el muelle 2 con 17, incluyendo las instaladas en las piñas de amarre. Las bitas de tienen una capacidad de 100 Ton.

Elementos de defensa

El muelle 1 está dotado de 16 defensas marinas y el muelle 2 con 33, incluyendo las instaladas en las piñas de amarre. Las defensas marinas especificación SPC 900, están diseñadas con una energía de absorción de carga de 332 KNm y fuerza de reacción de 703 KN, contando con pantallas de 2,18 m x 2,18 m en su parte frontal.

3.5. Ayudas a la navegación

Las ayudas a la navegación instaladas en el canal principal de acceso y en el área bahía de aproximación al Terminal de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, están representadas por las boyas y faros del canal navegable de la bahía de Cartagena, para ingreso al puerto.

El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación del área y su mantenimiento y operación es responsabilidad de la Dirección General Marítima.

Mediante resolución No. 0727-2018 MD- DIMAR SUBDEMAR- GINSEM-ASEM de fecha 5 de septiembre de 2018, se aprobó el Plan de Ayudas a la navegación del Canal de Acceso y Área de Maniobras de la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S.

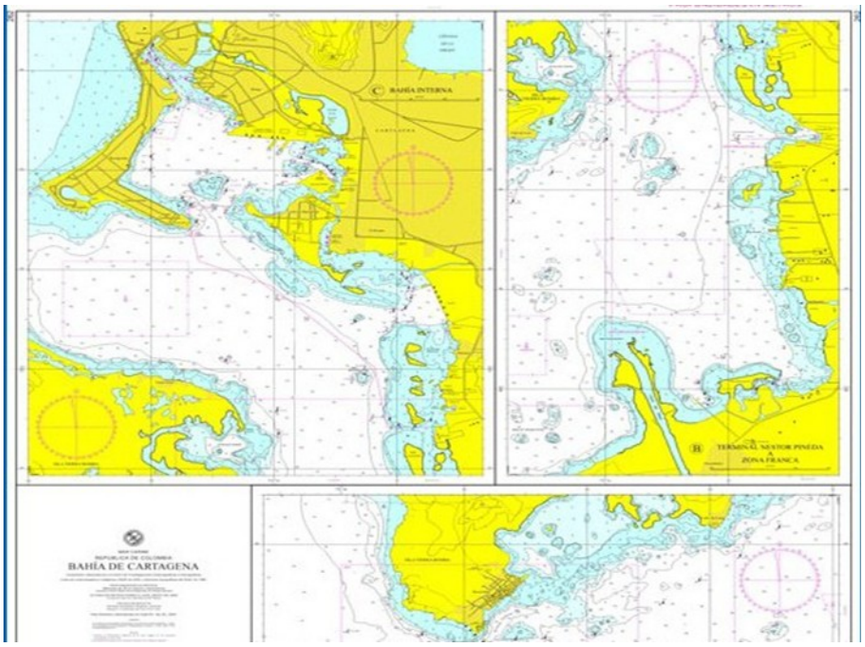
3.6. Peligros a la navegación

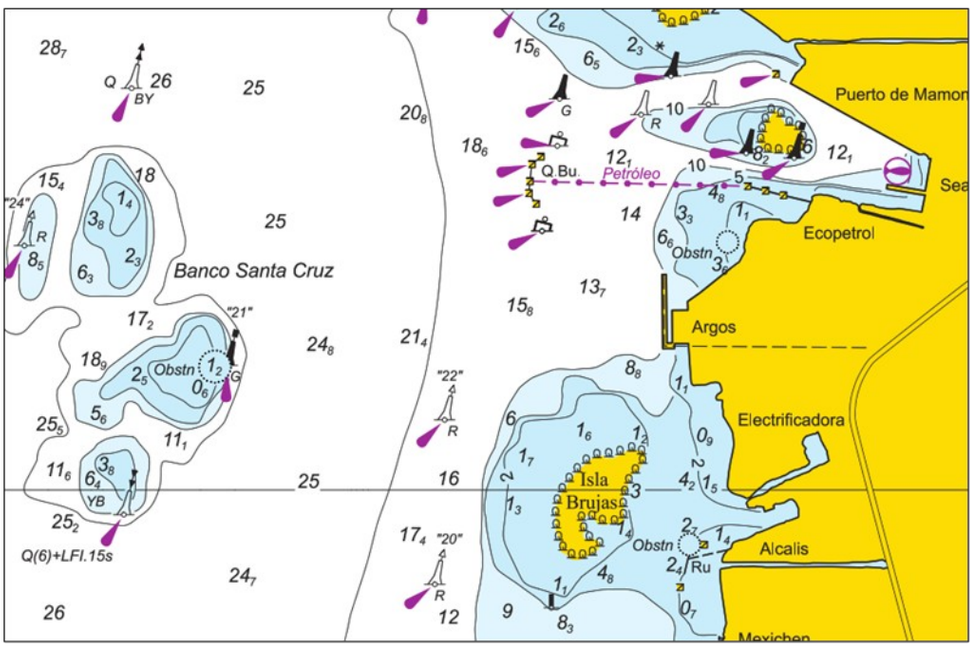
Los peligros a la navegación en el canal de acceso y en el área de maniobras del Terminal, se encuentran identificados y registrados en las cartas de navegación del área (Col 261 y 262), elaboradas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.

En el área marítima de aproximación y maniobras a los muelles de la I. P Zona Franca Argos S.A.S., se registran peligros naturales como es la presencia de isla Bruja, hacia el extremo sur del área de maniobras y

Documento firmado digitalmente
GTEC

el Banco Santa Cruz al occidente del área de maniobras; estos peligro se encuentran debidamente identificado con la boya R-22 (Carta Col 261), además se registran peligros artificiales como es la plataforma TNP de cargue de combustibles en el extremo norte del área de maniobras, esta última se encuentra señalizada de acuerdo con las recomendaciones de la autoridad marítima, como se indica en las cartas náuticas de la bahía de Cartagena.





3.7. Áreas de fondeo

Para efectos de fondeo de naves o buques se utilizarán los sitios definidos por DIMAR, previo permiso de la Superintendencia General de Puertos, esta última siendo la encargada de facturar el uso de los fondeaderos.

Las áreas de fondeo se encuentran establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, en las cartas de navegación correspondientes a los diferentes puertos; de la misma manera, en estas publicaciones la Autoridad Marítima ha definido zonas restringidas y definirá otras cuando las condiciones del puerto lo requieran. Las áreas de fondeo son:

Documento firmado digitalmente
GTEC

a. De espera.
b. Manejo de Explosivos.
c. Cuarentena.
d. Especiales de cargue y descargue.

La Autoridad Marítima ha demarcado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes". La instalación portuaria no posee áreas de fondeo, por tal razón los buques en caso de requerirlas deberán utilizar las establecidas por la Autoridad Marítima.

3.8. UKC y calado operacional

De acuerdo con las profundidades presentes en cada sitio de atraque y de las características de las motonaves y/o artefactos navales operando, se ha definido el UKC para cada sitio especifico, teniendo en cuenta la profundidad operativa, de acuerdo con las tablas siguientes:

SECTOR MUELLE 1	PROF OP (m)	UKC
1 Principal (Costado Oeste)	12.0	0,7
2 Sur Plataforma	5.0	0,5
3 Área de Atraque Bodega	6.0	0,5

SECTOR MUELLE 2	PROF OP (m)	UKC
1 principal (Costado Norte)	12.0	0,7

El calado operacional convencional de la instalación es de 12.5 metros, el canal público navegable principal de la bahía de Cartagena para ingreso al puerto, registra profundidades hasta de 25.0 metros, desde el canal principal al norte de la isla bruja, después de pasar la boya R22 se vira al 090°, enfilando el muelle No 1 y/o No 2 de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena con profundidad de 12,0 metros; no existe un canal secundario definido.

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

De acuerdo con los términos del contrato de concesión portuaria Nº 003 de marzo 8 de 2010 suscrito con la Superintendencia General de Puertos, las áreas marítimas y terrestres autorizadas en concesión se deben conservar en buenas condiciones de mantenimiento para la operación portuaria.

Lo anterior implica que se deben realizar mantenimientos o relimpias de las áreas marítimas para mantener las condiciones seguras de operación marítima.

De acuerdo con lo anterior, Zona Franca Argos S.A.S. realiza anualmente levantamientos batimétricos de las áreas marítimas que son utilizadas como parte de la operación, con el fin de actualizar la base de datos de las profundidades en el canal de acceso y muelle de atraque de los buques para realizar relimpias en caso de ser necesario. Los resultados de las batimetrías deberán remitirse a la DIMAR.

La Instalación Portuaria no tiene instaladas ayudas propias de señalización marítima (boyas); la señalización existente pertenece a la autoridad marítima.

3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales.

La instalación portuaria posee una portería única habilitada para el acceso y salida controlada de peatones y vehículos; no se tiene acceso férreo. La vía de acceso y sus adecuaciones fueron aprobadas mediante la Resolución 1194 del 12 de octubre del 2004 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (hoy ANLA).

El Terminal desde la zona de acceso en la vía Mamonal tiene la señalización adecuada para las vías peatonales y de vehículos, las cuales cumplen con las normas de tránsito y seguridad, y estas deben ser acatadas por todos los que ingresen a las instalaciones portuarias.

Documento firmado digitalmente

3.11. Patios y bodegas

Sobre las plataformas de los muelles 1 y 2 no se dispondrá el almacenamiento ni permanencia temporal de cargas; en las plataformas de los muelles se autoriza la permanencia temporal de los vehículos que están recibiendo la carga para transferirla a los patios y áreas de almacenamiento. Los diferentes gráneles sólidos se almacenan en patios a cielo abierto, con capacidad de 80.000 m2, de área útil.

Los gráneles y productos ensacados se almacenan en una bodega de 2050 m2 y 5 metros de altura localizadas en el área adyacente al área de atraque de Bodega.

Lo anterior de acuerdo con la información consignada en el capítulo 4 Descripción del Proyecto aprobado por la ANLA mediante la Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008 y el capítulo 2 Descripción del Proyecto aprobado por ANLA mediante la Resolución 1225 del 1 de octubre de 2015.

3.12. Instalaciones para el recibo de la carga

Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, por ser un Terminal especializado en el manejo de gráneles sólidos y productos ensacados, es supervisado a nivel internacional y cumple las regulaciones de seguridad establecidas por la OMI para el manejo y almacenamiento de las cargas, de igual forma los sitios de almacenamiento se encuentran debidamente identificados.

Los traslados desde la planta deben cumplir con los procedimientos establecidos de recibo de Preparación y despacho de productos eslingado, definido por la compañía, garantizando el flujo suficiente de vehículos para cumplir eficientemente el ciclo y las condiciones de seguridad física.

En caso de que la carga presente algún tipo de daño o avería al momento de su recibo de manos del Operador Portuario, la Sociedad Portuaria genera en el control del inventario las causas y se almacena en el sitio dispuesto para la carga no conforme, de esta manera es devuelta al proceso, previa programación.

3.13. Equipos para operación portuaria

Los equipos que se utilizan en la operación portuaria se encuentran certificados por una casa clasificadora mediante certificación CERT. INSP. No. SYAN-MT/111055R con el fin de “establecer sus condiciones de seguridad y operación”, de acuerdo a las disposiciones vigentes del Ministerio de Transporte.

Estos equipos cumplen condiciones de seguridad para operaciones en tierra, acuerdo “Code of safe working practices for merchant seament”, ILO 152, Regulaciones OSHA ASME.

EQUIPOS MUELLE No. 1

Documento firmado digitalmente

GTEC

ITEM	*Equipos*
1	*Tolva de Exportación 7,900Kg*
2	*Apilador de carbón M-CC1, Tipo peso móvil 360° 35,00Kg*
3	*Cargador Urbasa Peso apox. 45.000 kg*
4	*Zaranda de intersección Peso apox. 100 kg Banda 11000-12*
5	*Banda 11000, tipo frame Longitud: 1300 m Peso apox. 138.600 kg.*
	EQUIPOS DEL SISTEMA DEL CARBON
6	*Banda TC-0 de carbón tipo frame Longitud 100 m Peso apox. 9.400 kg*
7	*01- Banda TC0-1 de carbón tipo frame Longitud 26 mt Peso apox. 1.116 kg*
8	*01-Tolva Banda 1 carbón Peso aproximado 4.752 kg*
9	*02-Banda TC-01A de carbón tipo frame Longitud: 124 m Peso apox. 9.400 kg*
10	*03- Banda alimentadora de carbón tipo frame. Longitud: 62 m Peso apox. 6.000 k*
11	*04- Banda de fino de carbón tipo frame Longitud: 38 m. Peso apox. 4.185 kg*
12	*05- Banda de sobretaño de carbón tipo frame Longitud: 66 m Peso apox. 1.953 kg*
13	*06- Banda TC1 de carbón tipo frame Longitud: 226 m Peso apox. 2.966 kg*
14	*07- Banda Carbón Tipo Frame Peso apox. 4038 kg*
15	*08- Banda Carbón Tipo Frame Peso apox. 15,672 kg.*
16	*09- Banda Carbón Tipo Frame Peso apox. 19,000 kg.*
17	*02- Banda TC2 de carbón tipo frame Peso apox. 32.000 kg*
18	*Líneas apiladoras de carbón*
19	*Banda TC-4 de carbón tipo frame Longitud: 548 m*
20	*Tolva TC-4 de carbón Peso Aprox. 4000kg*
21	*Zaranda "Lacron" De Carbón, Peso Aprox. 13.000kg*
22	*Grúa Munk (Fuera de Servicio)*
23	*Grúa de Pedestal Bucyrus*

EQUIPOS MUELLE No. 2

631.VS340	Zaranda Vibratoria
631.BC345	Banda Transportadora
631.BW311	Belt Scale
631.TR350	Tripper Car
631.CP390	Compresor Cargador de Barcos
631.BF360	Filtro de Mangas de Tripper
631.FN362	Ventilador Centrifugo de Tripper
631.BF700	Filtro de Mangas de Cargador de Barcos
631.FN702	Ventilador Centrifugo de Cargador de Barcos
631.LM400	Cargador de Barcos
631.EH901	Monoriel

Documento firmado digitalmente
GTEC

	Pipe Conveyor

Existe maquinaria amarilla suministrada por el operador portuario que depende de las condiciones de operación y de la planeación; la cual está incluida dentro de la labor contratada para manejo de carga importada y empacados.

Lo anterior de acuerdo con la información consignada en el capítulo 4 Descripción del Proyecto aprobado por la ANLA mediante la Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008 y el capítulo 2 Descripción del Proyecto aprobado por ANLA mediante la Resolución 1225 del 1 de octubre de 2015.

3.14. Instalaciones de recepción

Residuos ordinarios: Para el manejo de residuos sólidos ordinarios tales como plásticos, papeles, cartones, trapos, vidrios, material vegetal y otros que se producen en el terminal portuario se tienen instaladas estaciones de recepción en el área accesoria en tierra, en el área de patios y en las áreas de oficinas, consistentes en envases debidamente marcados para depositar los residuos en forma clasificada; periódicamente estos residuos son retirados por un gestor autorizado, quien se encarga del aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final en el rellenos sanitarios de la ciudad. En el terminal portuario no se presta el servicio de recolección de basuras a los buques.

Residuos sólidos peligrosos: El manejo de residuos y desechos sólidos peligrosos resultado de la actividad del terminal portuario se realiza a través de un gestor autorizado que realiza la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de estos.

Aguas oleosas y de sentinas: El Puerto de Cartagena Zona Franca Argos S.A.S no ofrecerá los servicios de recepción de aguas de sentina, agua de lastre, aceites usados y aprovisionamiento de agua de los buques que ingresan al muelle. Sin embargo, en casos excepcionales, por requerimiento de la Capitanía de Puerto o por una condición de emergencia, estos servicios se podrán prestar por medio de un Operador Portuario debidamente habilitado, con las licencias al día de: Explotación Comercial para Empresas de Servicios Marítimos otorgada por DIMAR y de Operador Portuario otorgada por el Ministerio de Transporte, que cuente con los medios técnicos y operacionales para prestar estos servicios.

Debido a lo anterior, deberán:

- Para las actividades de descargue de aguas de Sentina, Argos exigirá la presencia de un Inspector de DIMAR, quien se encarga de verificar el cumplimiento de la normatividad nacional.
- Estará prohibida la descarga o vertimiento de hidrocarburos o mezclas oleosas al mar, mientras este dentro de la concesión costera de Argos.
- Los costos que genere esta operación serán asumidos por la agencia marítima o el armador que representa a la motonave, nave o buque auxiliar o artefacto naval.
- Incentivar el adecuado manejo de las aguas contaminadas a bordo cumpliendo con lo establecido en la MARPOL.

Las actividades de inspección relacionadas en esta medida son desarrolladas por los peritos de la DIMAR. Argos exige a los operadores portuarios la presencia del inspector de la DIMAR y el envío de los registros de las inspecciones y los certificados de disposición de las aguas.

Aguas residuales: Tienen el mismo manejo y tratamiento que las aguas de sentinas, deben ser recogidas, transportadas, tratadas y dispuestas por una compañía externa especializada aprobada por las autoridades ambientales competentes.

Residuos de la carga: Los remanentes de los productos manejados se recogen y son entregados a sus propietarios, a quienes ellos designen o a una compañía externa aprobada por la autoridad ambiental competente, quien se encarga de la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos de la carga.

CAPÍTULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horarios

Documento firmado digitalmente

Los horarios hábiles para realizar cualquier tipo de servicio no operacional que corresponda a cargue o descargue de mercancías dentro de la instalación portuaria, serán de 07.00 hrs. a 17.00 hrs de lunes a viernes. Pasado dicho horario, sólo se podrá continuar con la prestación de un servicio ya iniciado o iniciar una nueva, cuando medie la autorización de la Dirección de operaciones logísticas de Muelle

4.1.1. Horario de atención al público

El horario administrativo hábil de atención al público es de lunes a jueves de 07.00 hs a 17.00 hs y los viernes de 07.00 hs a 16.00 hs considerándose inhábil toda solicitud de ampliación del horario para cualquier tipo de trámite administrativo.

4.1.2. Horario de trabajo

Las operaciones en la instalación portuaria se realizarán 24 horas al día, todos los días del año, de acuerdo a la demanda de servicios.

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

Además de las normas nacionales aplicables para la prestación de servicios en la instalación Zona Franca Argos S.A.S., se deberán cumplir los tratados, convenios, acuerdos ratificados por la Republica de Colombia para tal efecto, también deberán tener en cuenta las recomendaciones y directrices adoptadas por las autoridades marítimas, portuarias y ambientales colombianas, relacionadas con las operaciones y servicios que se presten en la terminal portuaria.

Adicionalmente se deberá atender toda solicitud de servicio portuario cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios en la instalación portuaria, previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

La documentación requerida y reconocida por la Autoridad Portuaria a fin de perfeccionar cualquier tipo de operación portuaria, sin perjuicio de otras existentes o a crearse en el futuro, será la siguiente:

- INSTRUCCIONES DE CARGUE: de acuerdo al modelo dispuesto en tiempo y forma por Comercial Internacional.
- MANIFIESTO DE DESCARGA: y sus modificatorias, homologado por la Aduana, deberá presentarse ante la Autoridad Portuaria hasta seis (6) horas hábiles posteriores a la terminación de operaciones del buque.
- MANIFIESTO DE CARGA: y sus modificatorias, homologado por la Aduana, deberá presentarse ante la Autoridad Portuaria hasta una (1) hora antes de iniciarse la operación.
- CERTIFICADO DE ARQUEO DE BUQUE: homologado por Autoridad nacional o internacional competente
- PLAN DE CARGUE O DESCARGUE: plan de pre-estiba de la carga y secuencia de descargue
- MATE'S RECEIPT: El Recibo de Embarque o Recibo del Piloto es el documento firmado por el Primer Oficial acusando recibo del cargamento a bordo del buque. Sirve como recibo de la mercancía a bordo del buque, en el cual consta las mercancías y las observaciones sobre su estado y/o de su embalaje.
- BILL OF LADING : Conocimiento de embarque o BL es un documento que se utiliza en el marco de un contrato de transporte de las mercancías, este documento establece las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario de la carga y el transportista, dando confianza a cada parte respecto al comportamiento de las otras.

4.4. Protocolo de verificación de información y documentos

La agencia marítima envía el aviso de Arribo/Salida formato 1300 de la DIAN donde se establece la negociación de la operación, posteriormente se entrega la proforma del área de comercio exterior y el área Dirección Marítima de Argos, comparte las condiciones en las instrucciones desde la Cadena de Abastecimiento.

La Instalación portuaria hace la Planeación de la Motonave para recibirla y coordina los servicios que deben prestarse para llevar a cabo las operaciones contratadas. Los documentos se llenan con la información de las instrucciones y la relación de hechos.

Documento firmado digitalmente

Durante la libre plática, las autoridades diligencian acta de visita y autorizan el inicio del cargue. OPIP o representante del puerto certificado con el curso OMI 3.21 realizará interfaz con OPB y/o el Capitán de la motonave. El Capitán de la motonave elaborá y entregará “carta de alistamiento a la agencia y entregan al Técnico de Muelle.

Primer oficial de la Motonave con el Surveyor, realizan Draft Survey (Toma de Calado) inicial para obtener el desplazamiento inicial y al finalizar el cargue. Por orden del primer oficial se realiza en Draft Survey final y el Surveyor elabora certificado de cantidad bajo coordinación del Técnico de Muelle

Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991 y demás disposiciones reglamentarias concordantes.

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

4.5. Servicios generales

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

El uso de la zona de maniobra y los servicios programados serán para aquellos cuyos Agentes Marítimos y Operadores Portuarios hayan cumplido los requisitos exigidos en el presente Reglamento, Ninguna nave podrá atracar o realizar operaciones si no está debidamente programada y con orden de operación

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

Los controles de las operaciones Portuarias del terminal se ejecutan por el técnico de muelle bajo el liderazgo del Jefe de operaciones en cumplimiento a los procedimientos estandarizados. La instalación y sus operaciones son vigilados por la Superintendencia de Transporte, Autoridad Marítima y cuenta con los certificados vigentes de navegabilidad y seguridad, y permisos de operación correspondientes; en la instalación no se realizan operaciones férreas.

4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas de la Instalación Portuaria

Se cuenta con un contrato de prestación de servicios de vigilancia, con una empresa de Seguridad privada y debidamente autorizada por la superintendencia de vigilancia y seguridad privada.. Dicha compañía en virtud del contrato antes mencionado ejerce las labores de vigilancia responsabilidad directa sobre la instalación portuaria, control acceso, perímetro, barreras físicas, áreas restringidas y seguridad electrónica.

Se cuenta con un PPIP que se ha diseñado conforme lo que establece la regla 16.9-A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, el cual contempla la Instalación Portuaria de Zona Franca Argos S.A.S

El PPIP Zona Franca Argos S.A.S. se actualiza permanentemente, en cumplimento a lo prescrito en el decreto 730 del 2004 y reglamentación conexa, efectuando enmiendas necesarias producto de las observaciones y hallazgos de la auditoria de renovación del año en curso, cambios en la infraestructura de la I.P. y en las descripciones de cargo del personal vinculado a las tareas de protección.

En este plan se presentan las actividades, procedimientos e instructivos sobre protección, los cuales tienen como finalidad mitigar las amenazas que representan la ocurrencia de posibles actos ilícitos, efectuados por grupos o personas que actúan al margen de la ley, en contra de la instalación Portuaria y su incidencia colateral para el puerto de Cartagena.
Este plan está encaminado al diseño e implementación de una estrategia de protección en la Instalación Portuaria Zona Franca Argos S.A.S. que permita disminuir y neutralizar las amenazas para la protección. Se hace bajo un concepto integrado de protección, seguridad y preservación del medio ambiente, donde priman aspectos tales como la vida de las personas, la integridad del Buque, los bienes, la información, la carga, y la Instalación Portuaria en general, todo para el beneficio del comercio internacional colombiano.

El PPIP tiene definido puntos vulnerables con respecto a su protección y determina actividades, tareas y medidas de protección encaminadas a disuadir, detectar y dar respuesta a los actos ilícitos que se puedan efectuar contra las instalaciones. Estas anotaciones nos hacen determinar que él PPIP de la Instalación Portuaria de Zona Franca Argos S.A.S. son de “USO EXCLUSIVO” y con carácter confidencial y reservado.

Documento firmado digitalmente

4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas de la Instalación Portuaria

Debido a las características geográficas del área de acceso y de aproximación al Terminal Zona Franca Argos S. A. S, y considerando la influencia de los factores requeridos en la normatividad nacional e internacional y procedimientos para la señalización de canales marítimos y áreas de maniobra, se cuenta con: 12 torres cada uno con 12 luminarias de 208V, 250w Sodio de alto alcance para el área de patios y Fotocontrol 1000 W / 1800 VA 205 / 285 V, 18 luminarias de 208V, 250w en la plataforma principal, 14 luminarias de 208V, 250w en la zona Sur y en la bodega 16 luminarias 208V. 250w luz cálida.

4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal

La Instalación Portuaria tiene un Plan de Manejo Ambiental establecido mediante la Resolución 0683 del 28 de julio de 1998 y modificado por las Resoluciones 1194 del 12 de octubre de 2004, 1301 del 19 de julio de 2007, 2440 del 26 de diciembre de 2008, 787 del 23 de abril de 2010 y 1225 del 1 de octubre de 2015. Este plan contiene los programas y medidas de manejo para el control y seguimiento a los impactos ambientales significativos de la instalación y su estructura es la siguiente:

Componente Abiótico:

Construcción

- Manejo integral de residuos sólidos.
- Mejo de aguas de escorrentía.
- Control de generación de vertimientos industriales.
- Control de generación de vertimientos domésticos. Operación
- Programa para el manejo de sedimentos y control de la erosión.
- Programa para el manejo de residuos líquidos y aguas de escorrentía en la I. P.
- Programa para el manejo de residuos sólidos y especiales en la I. P.
- Programa para el manejo de emisiones y ruido en el puerto.
- Programa para manejo de residuos líquidos por aprovisionamiento de combustibles a buques.
- Programa para manejo de residuos sólidos por aprovisionamiento de combustibles a buques.

Componente Biótico:

- Programa de arborización
- Programa de manejo de la alteración a la biota marina
- Programa de manejo paisajístico

4.6. Servicios a la nave

De las reservas y derechos en la prestación de los servicios. Zona Franca Argos S.A.S, Planta Cartagena, puede suspender los servicios requerido a personas naturales o jurídicas cuando éstas incumplan las normas de protección y seguridad establecidas o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones de la IP.

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño

Se tiene contemplada la recepción de buques Cargueros (Ore Carriers), con una maniobrabilidad buena; con las siguientes características:

CARACTERISTICAS	DIMENSION (m)
Eslora	200
Manga	30
Puntal	15
Calado	11.5
Propulsión	2 motores
Maniobrabilidad	Buena

TABLA No 4-1. CARACTERISTICAS BUQUE TIPO

Documento firmado digitalmente

Se tuvo en cuenta las recomendaciones y parámetros establecidos acuerdo la Normatividad Marítima Internacional (IALA, ARMY MARINE CORP EEUU y La PIANC), garantizándose que las dimensiones del canal y de las áreas de maniobra, estén acordes a las medidas de seguridad, en pro de salvaguardar la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina en el puerto de Cartagena.

4.6.2. Servicio de practicaje

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

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

Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, mediante su Director de Operaciones logísticas, coordina con la Agencia de los buques, la prioridad para la prestación del servicio de Piloto Práctico, para las motonaves usuarias del Terminal, teniendo en cuenta los tipos de buque que pueden arribar, de acuerdo con las características del área de atraque, se dará prioridad a las motonaves de acuerdo a lo coordinado.

La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del capitán, del piloto práctico, de un miembro de la tripulación, o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio del Decreto 1597 de 1988 y demás disposiciones concordantes.

Los casos de accidentes o averías ocasionados durante las maniobras realizadas por los Pilotos Prácticos serán de conocimiento de la Dirección General Marítima, DIMAR, donde se adelantará la investigación correspondiente, mediante un Tribunal de Capitanes.

El Piloto Práctico asignado abordará el buque en la boya de mar, para dirigir la maniobra de navegación en el canal y atraque en el Terminal; regresa abordo para efectuar las maniobras de zarpe y llevar el buque hasta la boya de mar, donde se desembarcará. Debe permanecer abordo desde la hora determinada para atender el zarpe, coordinando todas las operaciones de desatraque y asesorando al Capitán en las labores necesarias para ello.

Corresponde al Capitán del buque, hacer las coordinaciones respectivas con la Agencia Marítima, para confirmar con un mínimo de 4 horas, antes del zarpe, los servicios del Piloto Práctico.

4.6.3. Servicio de remolcador

Los remolcadores como naves son inspeccionados, clasificados y habilitados para operar por DIMAR, en concordancia con el reglamento de servicio de remolcadores, de la Dirección General Marítima.

El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área marítima del Terminal estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por Dimar.

4.6.3.1. Numero de remolcadores

El número de remolcadores de apoyo para la realización de las diferentes operaciones de atraque y/o zarpe, es coordinado de acuerdo con las recomendaciones establecidas por la autoridad marítima en el Anexo “A” de la Resolución No 0849 de septiembre 16/2019, la cual tiene como referencia de entrada la eslora del buque y se aplica de acuerdo con las características de cada puerto: Para el puerto de Cartagena, el numero de remolcadores que se deben utilizar en apoyo a un buque granelero con o sin propulsión de través, se registra en la Tabla siguiente:

BUQUE/ESLORA	**GRANELERO**		**GRANELERO CON BOW TROUSTER**	
(m)	BP	NMR	BP	NMR
160 a 180	39	1	34	1
181 a 200	53	2	45	1
201 a 220	76	2	65	2

Documento firmado digitalmente

BP: Bullard Pull.
NMR: Número mínimo de remolcadores.

Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto superior a dos mil toneladas (2000 ton.) está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas de Registro Bruto podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo requiera como necesario.

Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, verifica con el Armador o Agente del buque la prestación del servicio de remolcador a las naves que utilizan el Terminal o sus instalaciones.

Se exigirá a los Operadores Portuarios que prestan el servicio de remolcador, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que se puedan causar a las instalaciones o terceros.

En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolcador no se presente a la hora acordada, Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, se reserva el derecho de nombrar otro Operador Portuario, debidamente registrado ante la Superintendencia de Puertos, para prestar el servicio.

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

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

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

El servicio de uso de remolcador y del Piloto Práctico será contratado por el Agente Marítimo, con Operadores Portuarios debidamente autorizados por la Superintendencia de Transporte y con certificados vigentes expedidos por Dimar.

Los capitanes, patrones y tripulación de los remolcadores están en la obligación de cumplir con las normas de seguridad industrial y control ambiental que se tienen establecidas en Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena.

Los remolcadores que prestan servicios en el Terminal deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizados por ésta y contar con los certificados vigentes de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR.

Así mismo, deben contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto

4.6.4. Amarre y desamarre de buques

El servicio de Amarradores es contratado por la agencia que representa la motonave y se acoge al procedimiento de prelación de atraque y complementa el plan de ayudas a la navegación, tener en cuenta que para la Zona Franca Argos S.A.S. en el área de atraque se dispone el perímetro externo del muelle No 1, con 232 metros, más 40 metros lineales de muelle en el extremo sur y 100 m en la Plataforma frente a la bodega, en el sector oriental del mismo muelle; en el muelle 2 se dispone el perimetro externo norte con 152 metros y dos (2) Dolphin o piñas de amarre; la profundidad de operación corresponde a buques de alto bordo, entre 11 y 12.8 m de calado.

Los contornos están pintados de acuerdo con la normatividad marítima vigente (Franjas amarillas y negras); el acceso a las posiciones de atraque es un área amplia y bien definida.

Documento firmado digitalmente

Durante las operaciones de atraque y zarpe las motonaves son asistidas por uno o dos remolcadores, de acuerdo con las normas vigentes establecidas por la Dirección General Marítima, igualmente las maniobras son efectuadas por pilotos prácticos debidamente registrados y autorizados por la Autoridad Marítima.

4.6.5. Muellaje

Por regla general la operación cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle. En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa la DIMAR autorizará operaciones en zona de fondeo. Estando la nave atracada en la Zona Franca Argos S.A.S. pagará muellaje.

4.6.6. Apertura de escotilla

Antes de iniciar las operaciones de cargue o descargue, la Dirección de Operaciones logísticas, por intermedio de un Técnico de Muelle, efectuará una inspección a la nave o buque con el propósito de revisar el estado general para ejecutar la operación, condiciones y elementos de seguridad, y de los equipos de cargue y descargue. Al término de la maniobra se deben tener las escotillas y la carga lista para las operaciones de cargue y descargue.

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

A solicitud de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, beneficiarios de autorizaciones y los Operadores Portuarios, cuando haya dudas respecto al estado de grúas, plumas, winches o cabrestantes, de las amarras o aparejos, al estado de flanches y de los sistemas de acoples de tuberías, la Autoridad Marítima y la Superintendencia de puertos podrá solicitar certificaciones de estos elementos y sistemas de las naves y artefactos navales, con el fin de establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura, en las operaciones de cargue y descargue.

4.6.8. Reparaciones menores

La Zona Franca Argos S.A.S. no presta servicio de reparaciones y será la agencia marítima quien realice las coordinaciones con la autoridad marítima y con quién preste el servicio de reparación. Es responsabilidad de la Instalación garantizar a las motonaves abstenerse de efectuar reparaciones mayores de equipos dentro de las instalaciones. Para efectos de determinar la clase de reparación menor que podrá realizarse, el Operador Portuario informará por escrito a ARGOS SA y previa solicitud de permiso, con información de detalles del trabajo a realizar y esperará hasta que este le sea aprobado por la autoridad marítima.

4.6.9. Aprovisionamiento y Usería

Cuando una nave o buque requiera aprovisionarse de elementos o insumos deberá cumplir con el procedimiento CONTROL INGRESO Y SALIDA DE ELEMENTOS cuyo objetivo es Controlar la entrada y salida de elementos con el fin de minimizar los riesgos de: hurto, terrorismo, cambio de elementos, contaminación, ingresos de elementos prohibidos entre otros; este Inicia con la necesidad de ingreso y salida de los elementos hasta el registro y control de los mismos.

Para el caso de los combustibles o lubricantes, el agente naviero representante deberá comunicarlo por escrito al Jefe de operaciones para su visto bueno, luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrará al Inspector correspondiente.

No se permitirá el suministro de combustible a las naves durante el cargue o descargue de materiales y/o sustancias peligrosas.

4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre

El terminal no presta este servicio, no se tiene infraestructura para su recepción y almacenamiento; la agencia marítima representante de la nave debe hacer las coordinaciones requeridas para realizarlo fuera de la Instalación Portuaria, con un operador debidamente autorizado tanto por la autoridad marítima como por la autoridad ambiental.

4.6.11. Suministro de combustible

Documento firmado digitalmente

Esta actividad no es realizada por el terminal; la agencia marítima del buque debe coordinar con el operador específico la prestación de estos servicios. No está permitido en la Instalación Portuaria el aprovisionamiento de combustibles ni lubricantes mientras el buque se encuentre atracado en el muelle.

Cuando una nave o buque requiera aprovisionarse de combustible o lubricantes, el agente naviero representante deberá comunicarlo por escrito al Jefe de operaciones para su visto bueno, luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrará al inspector correspondiente.

4.6.12. Servicios de lancha

Cuando una nave o buque requiera toma de calados y servicio de amarres, el agente naviero representante deberá enviar el soporte de pago de los conceptos asociados a la Seguridad Social en la instalación portuaria, de los respectivos pilotos avalados con licencias, para solicitar autorización del procedimiento a realizar, luego de avalados deben garantizar los servicios con los planes de acción para mitigar incidentes y factores de Riesgo

4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

La Instalación Portuaria no presta este servicio; no está permitida en el terminal la recepción de sentinas o residuos oleosos, mientras el buque se encuentre atracado en el muelle.

Cuando una nave o buque requiera servicio de disposición de sentinas o residuos oleosos, el agente naviero representante deberá gestionar el ingreso del proveedor del servicio ante la instalación portuaria, utilizando los medios dispuestos para ello, donde también se valida la vigencia de la seguridad social.

Este proveedor debe estar habilitado por DIMAR para la recepción y disposición de los residuos y que cumpla con el CONVENIO MARPOL 73/78. DECRETO 1874 de 1979 Anexo V. Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques. luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrará al inspector correspondiente y emitirán al final de la cadena de suministro la disposición final del mismo.

4.6.14. Recepción de residuos sólidos

La Instalación Portuaria no presta este servicio; no está permitida en el terminal la recepción de basuras mientras el buque se encuentre atracado en el muelle.

Cuando una nave o buque requiera servicio de disposición de residuos sólidos, el agente naviero representante deberá gestionar el ingreso del proveedor del servicio ante la instalación portuaria, utilizando los medios dispuestos para ello, donde también se valida la vigencia de la seguridad social.

Este proveedor debe estar habilitado por DIMAR para la recepción y disposición de los residuos y que cumpla con el CONVENIO MARPOL 73/78. DECRETO 1874 de 1979 Anexo V. Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques. luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrará al inspector correspondiente y emitirán al final de la cadena de suministro la disposición final del mismo.

4.6.15. Servicio de vigilancia

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S no es proveedor de este servicio de vigilancia a bordo de las motonaves y acceso a estos es responsabilidad del buque, pero la instalación portuaria cuenta con servicios de vigilancia en los muelles y otras áreas de la instalación de acuerdo con la evaluación de riesgos y plan de protección.

Se cuenta con un PPIP que se ha diseñado conforme lo que establece la regla 16.9-A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, el cual contempla la Instalación Portuaria de Zona Franca Argos S.A.S

4.6.16. Servicios públicos

Documento firmado digitalmente

4.6.16.1. Suministro de agua potable

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. no es proveedor de este servicio. Cuando una nave o buque requiera servicio de abastecimiento de agua potable, el agente naviero representante deberá gestionar el ingreso del proveedor del servicio ante la instalación portuaria, utilizando los medios dispuestos para ello, donde también se valida la vigencia de la seguridad social. Este proveedor debe estar habilitado por DIMAR para realizar el abastecimiento.

4.6.16.2. Electricidad

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. no es proveedor de este servicio

4.6.17. Fumigaciones

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. no es proveedor de este servicio

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. no es proveedor de este servicio, se utiliza un operador portuario para el suministro de aditamentos los cuales serán negociados por parte del agente naviero representante de la nave o buque y el operador portuario.

4.7. Servicios a los pasajeros

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. no es proveedor de este servicio

4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. no es proveedor de este servicio, solo se permite cambio de tripulación por parte del agente naviero representante de la nave o buque, previa coordinación conforme sea la solicitud. Para ello se ejecuta el protocolo 14b. INS PARA CONTROL DE SALIDA E INGRESO DE TRIPULANTES II y 16b. INS DE MEDIDAS A TOMAR PARA EL ACCESO DE EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO en caso de que se amerite.

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

La instalación portuaria por ser una zona franca de Uso especial no suministra estos servicios y dentro de las operaciones no está contemplado recibir buques de pasajeros, sin embargo, algunas consideraciones para el cambio de tripulantes son los procedimientos de CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE PERSONAS y CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE ELEMENTOS.

4.8. Servicios a la carga

Los servicios que se prestan a la carga actualmente son los siguientes

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías

En Zona Franca Argos se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre la instalación portuaria y buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo

Son requisitos para iniciar operaciones de cargue o descargue. El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue, embarco o desembarco, lo otorga Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena. Antes de comenzar operaciones, la nave debe estar debidamente atracada en el Terminal y se debe dar cumplimiento a las normas y procedimientos de protección – PBIP -, seguridad industrial y alistamiento para

Documento firmado digitalmente

cargar o descargar, de acuerdo con lo establecidos en el Manual de Operaciones de la empresa; igualmente se debe tener establecido y probado el sistema de radio comunicaciones entre los operarios de tierra y los operadores abordo, además deben estar disponibles los equipos y sistemas de emergencias contra incendio y accidentes.

4.8.3. Estiba /Desestiba

La estiba y desestiba son las operaciones vinculadas a la carga y descarga de mercancías en los buques y que suponen la adecuada colocación y retirada de las cargas de forma que no haga peligrar la nave ni las mercancías que transporta ni en el momento de la carga y descarga ni en la navegación. En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se determina un factor de estiba para cada uno de sus productos, siendo analizado durante la construcción y aprobación del plan de cargue o descargue para garantizar la unidad de carga, durante el servicio de manipulación y transporte de mercancías, permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se hace control de trazabilidad de la carga mediante la toma de muestras comenzando el cargue de mercancías al granel, cada 500 toneladas y durante el desarrollo de las operaciones cada Un mil toneladas. también a solicitud del cliente se avala la calidad del producto con una casa certificadora

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

La mercancía que debe someterse a inspección física se traslada a la plataforma que le asigne la autoridad aduanera.
La inspección física de las mercancías se puede realizar en presencia del representante de aduana, antinarcóticos y Técnico de muelle según corresponda la solicitud

4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se ejecuta esta operación previa solicitud del armador cuando la carga es empacada en pallets y recomendada por las condiciones climatológicas del tránsito desde el puerto de origen hasta el puerto destino.

4.8.7. Manejo y reubicación

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se ejecuta esta operación previa solicitud del armador, cuando es planeada el desembarque de carga empacada en pallets de acuerdo al orden de puertos al arribo, siempre y cuando las presentaciones del producto varíen entre los consignatarios.

4.8.8. Servicio a los contenedores

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena no se ejecuta esta operación

4.8.9. Embalaje y reembalaje

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena NO se ejecuta esta operación

4.8.10. Pesaje /Cubicaje

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se ejecuta esta operación solo a manera de referencia, el valor nominal a integrar al documento de Bill of lading está consignado y certificado mediante una casa certificadora con el procedimiento de draft survey.

4.8.11. Marcación y rotulación

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena NO se ejecuta esta operación

4.8.12. Almacenaje de mercancías

Documento firmado digitalmente
GTEC

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se cuenta con una bodega de transito siendo esta una extensión de la planta por lo que no se cobra almacenamiento de mercancías en condición de Zona Franca

4.8.13. Porteo de la carga

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se ejecuta la actividad de porteo a la carga durante las operaciones de descargue de materias primas y en el empacado previa autorización de la Dirección de Puerto, garantizando la trazabilidad del producto

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena no se ejecuta esta operación

4.8.15. Cadena de frío

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena no se ejecuta esta operación

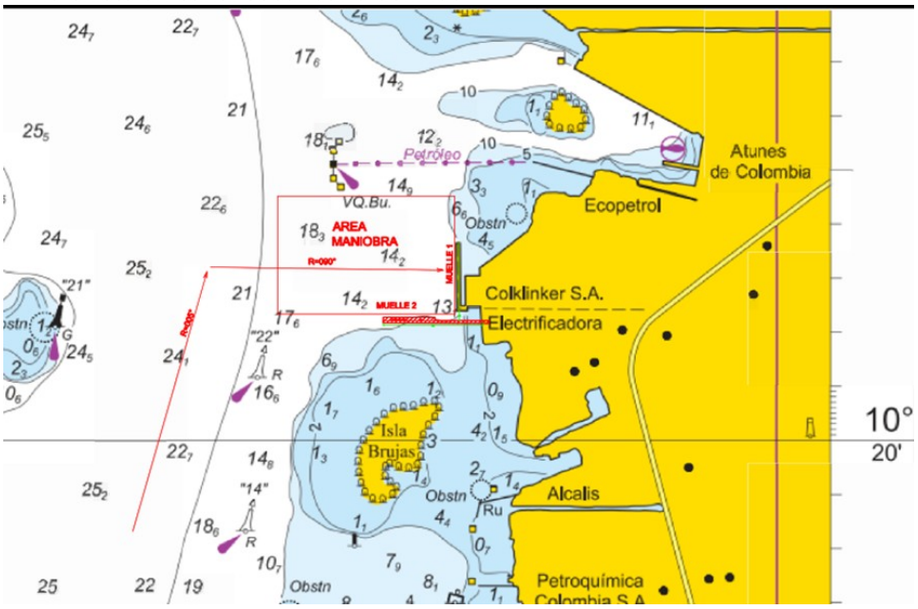
CAPÍTULO V PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras

El objetivo es dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución N.º 0447 de agosto 4 de 2011 de DIMAR, Decreto 5057 de 2009 y Resolución 850 del 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, presentando el Plan General de Ayudas a la Navegación de la Zona Franca Argos S.A.S., el cual comprende la caracterización del área de acceso a las instalaciones de la misma, su área de maniobra y atraque, así como también, registrar el diseño técnico del canal marítimo y áreas de maniobra y tramitar la autorización de establecimiento y aprobación de la señalización y ubicación de las ayudas a la navegación en el área de acceso, en caso de requerirse, lo anterior de acuerdo con los lineamientos y recomendaciones de la Autoridad Marítima Internacional y la Dirección General Marítima

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

El canal de acceso al Terminal de Zona Franca Argos S.A.S, Planta Cartagena, es el canal navegable principal de la Bahía de Cartagena, con profundidades hasta de 25,0 metros, desde el canal principal, al norte de Isla bruja, después de pasar y dejar por estribor la boya R22, se vira al 090°, enfilando al muelle del Terminal, con profundidad de 12,8 metros, hasta llegar al área de maniobra para efectuar el atraque en uno de los dos (2) muelles de la Instalación Portuaria, pasando a una distancia de 90 metros de la plataforma de atraque del TNP, Ecopetrol.
Después de pasar la boya R22 por estribor, se vira hacia el área de atraque, seleccionando el rumbo al muelle seleccionado, lo cual corresponde a la apreciación del Piloto Practico abordo, quien tiene el control de la operación: no existe un canal secundario definido.



Documento firmado digitalmente

GTEC

5.1.2. Maniobra de atraque

La maniobra de atraque es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico y el técnico de muelle, este último previa operación de atraque y por medio de la agencia marítima consigna la instrucción del punto exacto de atraque de la motonave o buque en correo electrónico indicando cual será la posición y amarres de la nave o buque

La velocidad de atraque aproximada es la siguiente

LOA	Boya Roja	Boya Amarilla- Terminal
< 140	3-4 nudos	2 -2,5 nudos
> 140	2-3 nudos	1-1,5 nudos

Cuando la nave o buque se encuentra aproximadamente a 30,0 metros de distancia de la piña de amare oriental se transfieren los cabos de amarre de la naveo buque a las piñas, usando la lancha pasacabos y sus operadores.

El técnico de muelle indica mediante el radio VHF las distancias con las cuales se esta moviendo la motonave al piloto practico.

Primero se envían 2 springs de retenida de proa, después se envían los springs de popa, luego los largos de proa para asegurarla a la bita de amarre de proa y seguido los largos de popa para asegurarla a la piña del extremo occidental.

Con el heaving line de media cubierta se envían los cabos trasverse de media cubierta para amarrar a las bitas de la plataforma del muelle 1 o 2

La IP consta de dos (2) plataformas de atraque, acondicionadas con bitas de amarre de 150 T cada una; el muelle 2 esta acondicionado con 2 piñas de amarre o Dolphin, con sus respectivas defensas de tablero.

La configuración de amarre en el terminal es de 12 líneas en cada plataforma de atraque para el buque de diseño y 2 líneas más en las piñas de amarre para el muelle 2. El diseño de amarre incluye líneas sintéticas de polipropileno de 100 mm de diámetro y tensión mínima de rotura de 150 toneladas, equipadas con calabrotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 toneladas.

Para los amarres se deben seguir las recomendaciones de la “MOORING EQUIPMENT GUIDELINES” 3ª edición, donde establecen los siguientes principios:

- Los trasverse serán lo más perpendiculares posible respecto de la línea de atraque 90º +- 15º.
- Los espring serán lo más paralelos posible a la línea de atraque +- 5º
- Los ángulos verticales de las líneas de amarre no deben exceder los 25º con respecto a la horizontal.
- La configuración de amarre debe ser lo más simétrica posible respecto del sitema de cargue.

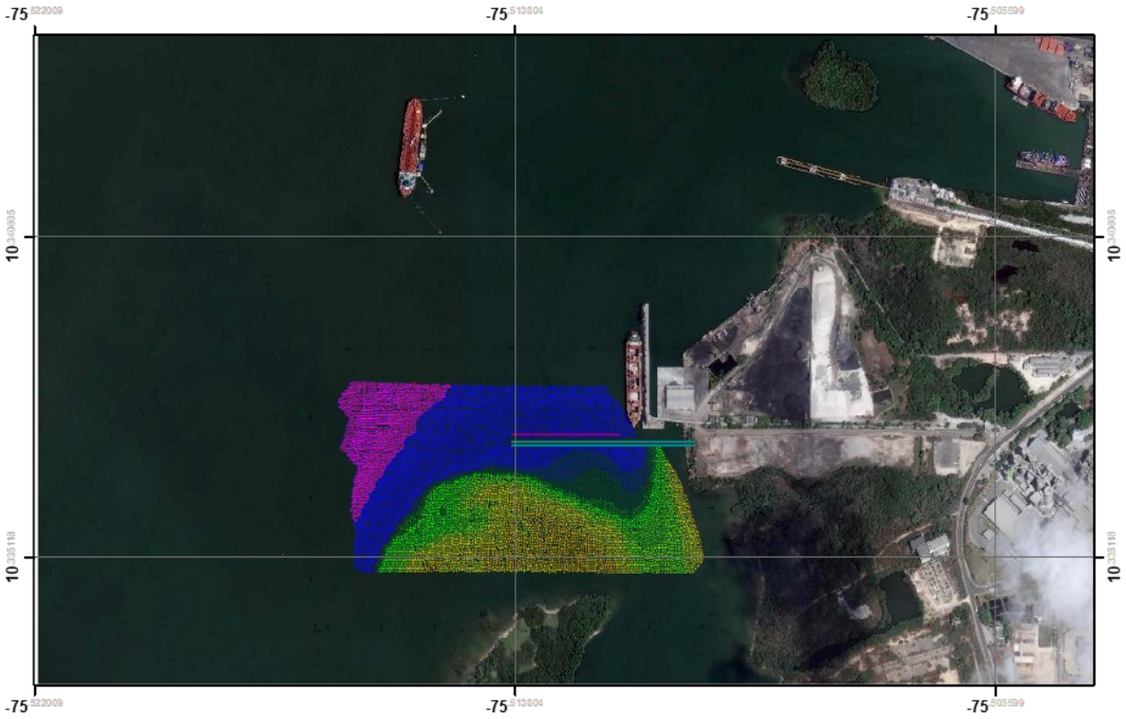
De acuerdo con el criterio ROM 0.2-90 las condiciones de amarre para ángulos horizontales son:

- LARGOS 45º +- 15º
- TRAVESES 90º +- 30º
- SPRINGS 5º +- 5º
- ANGULOS VERTICALES 25º +- 5º

Documento firmado digitalmente

GTEC

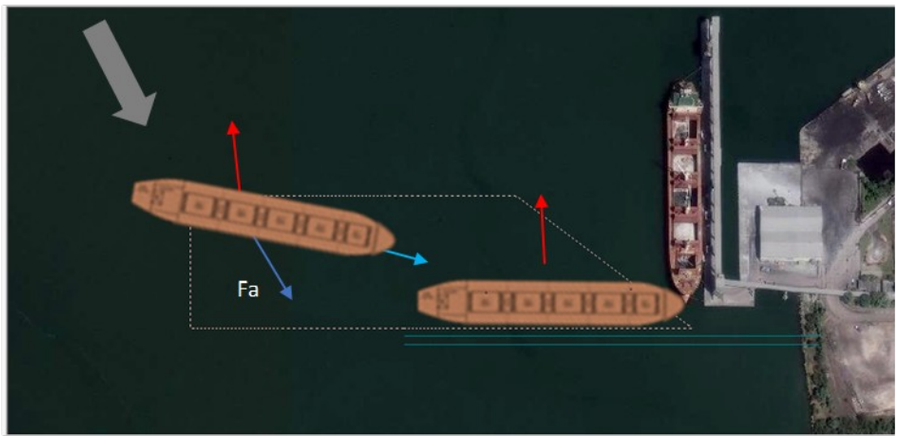
En el muelle solamente se puede tener una nave o buque a la vez, no se tiene capacidad para tener más de una motonave.



5.1.3. Maniobra de amarre

Durante las maniobras de amarre, las motonaves se encuentran asistidas por el Piloto Practico y apoyadas por los remolcadores; al aproximarse al muelle indicado 1 y/o 2 se procede de acuerdo con las instrucciones del Piloto, quien requerirá el orden de la instalación de los cabos de amarre teniendo en cuenta las condiciones climáticas presentes en el momento del amarre.

Si se tienen dos motonaves en la misma plataforma, se deben guardar entre motonaves un mínimo de 10 metros como factor de seguridad.



5.1.4. Maniobra de zarpe

Esta maniobra es asistida por Piloto Practico y remolcadores, que permiten extremar las medidas de seguridad y la operación de los buques al zarpe del Terminal.

<u>Alistamiento:</u>

Documento firmado digitalmente

Se debe coordinar entre el representante del terminal, la agencias marítima y los Operadores Portuarios contratados por el buque y/o su agencia naviera, la fecha de zarpe de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de desamarre y del remolcador.

Ejecución zarpe:

La maniobra de zarpe es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico, y debe disponer mínimo dos (2) remolcadores de apoyo. Esta maniobra consiste en separar la nave del muelle y posteriormente con el apoyo de los remolcadores, trasladarla al área de maniobras y/o reviro para que el Piloto Practico, continue con la operación de traslado a la boya de mar, al exterior de Bocachica, donde se desembarca.

La liberación de los cabos se realiza de acuerdo con el criterio del Capitán de la nave, considerando las condiciones climáticas presentes al momento del zarpe.

Con la asistencia del remolcador y usando todos los elementos de gobierno y maniobra disponibles en la nave tales como timón, propulsión, bow thruster, cabos de amarre se controla la nave para separarla del muelle, una vez los cabos han sido liberados por el personal de amarradores, y trasladarla al área de maniobras, para que la nave o buque realice el reviro y ordene el rumbo de enfilación hacia el canal principal.

En el área de atraque se tiene una profundidad operativa promedio de 12,5 metros; la zona de reviro comprende un área de 400x600 metros, localizada en el sector oriental de los muelles.

La profundidad máxima del área de maniobras es de 16,5 m, la profundidad promedio es de 15.0 m y la profundidad mínima es de 13,0 m, estas se encuentran registradas en la carta náutica Col 262, publicadas por DIMAR.

Precauciones:

Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las operaciones de zarpe y/o atraque.

La tripulación de apoyo para el desatraque de las naves, que no tengan el equipo de seguridad personal completo no pueden participar en las maniobras.

5.1.5. Maniobra de reviro

Se considera como zona de reviro la misma zona de maniobras, la cual mide 400x600 metros, para un área de 240000 m2, a pesar de ser un área suficiente y adecuada para la maniobrabilidad de la motonave durante la aproximación al muelle.

Documento firmado digitalmente

Ejecución reviro:

- La maniobra de zarpe es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico.
- La maniobra de zarpe debe estar asistida por un remolcador de apoyo, es dirigida por el Capitán de la nave.
- El remolcador separa la motonave del muelle una vez los cabos han sido liberados por el personal de apoyo en tierra y la traslada por la popa hasta el área de reviro que se encuentra a 300 metros de distancia de la plataforma de atraque con marcación 285º, donde se registran profundidades de 20,5 m, a partir de este momento la nave fija el rumbo de salida hacia el canal principal de la bahia, asistida por el piloto practico.

5.1.6. Maniobra de fondeo

Ejecución fondeo:

- Si la nave se encuentra atracada en el muelle se realiza el mismo procedimiento anterior para la separación del muelle y zarpe; si la nave aún no se encuentra en el muelle, será conducida directamente por el piloto practico al sitio autorizado de fondeadero-
- Cuando la nave se aproxima al sitio de fondeo procede así:
  - El personal de cubierta del buque tripula las estaciones de fondeo en la proa.
  - Se alista el ancla que se va a utilizar en el fondeo.
  - Al llegar al sitio de fondeo la nave detiene la marcha y da 1/3 de máquinas atrás, inmediatamente descarga el ancla y libera cadena en longitud igual a 3 veces la profundidad del sitio de fondeo.
  - Mantiene suave la marcha atrás hasta que la cadena se tensione.
  - Se ordena parar máquinas y se da por terminada la maniobra de fondeo.
  - Cuando una motonave requiera fondeo, la Agencia Marítima de esta gestiona la autorización ante la autoridad marítima competente.

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

- 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.
- Durante la operación de atraque es responsabilidad de la tripulación monitorear la tensión de los cabos de amarre, porque dependiendo del régimen de mareas será necesario alargar o acortar las líneas.
- La IP consta de dos (2) plataformas de atraque, acondicionadas con bitas de amarre de 150 T cada una; el muelle 2 esta acondicionado con 2 piñas de amarre o Dolphin, con sus respectivas defensas de tablero.
- La configuración de amarre en el terminal es de 12 líneas en cada plataforma de atraque para el buque de diseño y 2 líneas en las piñas de amarre para el muelle 2. El diseño de amarre incluye

Documento firmado digitalmente
GTEC

líneas sintéticas de polipropileno de 100 mm de diámetro y tensión mínima de rotura de 150 toneladas, equipadas con calabrotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 toneladas.

- Para los amarres se deben seguir las recomendaciones de la "MOORING EQUIPMENT GUIDELINES" 3ª edición, donde establecen los siguientes principios:
  - Los trasverse serán lo más perpendiculares posible respecto de la línea de atraque 90º +- 15º.
  - Los espring serán lo más paralelos posible a la línea de atraque +- 5º
  - Los ángulos verticales de las líneas de amarre no deben exceder los 25º con respecto a la horizontal.
  - La configuración de amarre debe ser lo más simétrica posible respecto del manifold.
  - De acuerdo con el criterio ROM 0.2-90 las condiciones de amarre para ángulos horizontales son:
    - LARGOS 45º +- 15º
    - TRAVESES 90º +- 30º
    - SPRINGS 5º +- 5º
    - ANGULOS VERTICALES 25º +- 5º

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

Se tiene contemplada la recepción de buques Cargueros (Ore Carrier), con una maniobrabilidad Buena; con las siguientes características:

CARACTERISTICAS	DIMENSION APROX (m)
Eslora	200
Manga	30
Puntal	15
Calado	11.5
Propulsión	2 motores
Maniobrabilidad	Buena

Cuando se tengan dos (2) naves en el mismo muelle, el resguardo o distancia entre los buques debe ser mínimo de 20 metros, no debe existir cruzamiento de cabos, el terminal verifica y exige el uso de elementos de protección personal de los amarradores en muelle y adecuado sistema de comunicaciones.

5.3. Protocolo de zarpe de emergencia

El zarpe de emergencia de los muelles 1 y/o 2 obedece a diferentes circunstancias tales como incendios, explosiones, terrorismo, mal tiempo y/o por disposiciones de la autoridad marítima en circunstancias de seguridad pública.

En cualquiera de las anteriores situaciones el procedimiento para el zarpe de emergencia es el mismo, de acuerdo con la siguiente forma:

- La I. P, dispone personal de operaciones en los muelles, para apoyar el desamarre de las motonaves, de acuerdo instrucciones del Capitán de la misma.
- El comandante de la nave debe estar abordo para dirigir la maniobra de zarpe hasta el sitio indicado por la autoridad marítima para permanecer hasta que la situación se encuentre controlada.
- Para el zarpe de emergencia la motonave debe disponer abordo los 2/3 de la tripulación.
- Si las condiciones de la emergencia lo permiten se debe solicitar la asistencia del remolcador y del piloto practico abordo para trasladar la nave al sitio asignado por la Capitanía de Puerto.
- De acuerdo con las instrucciones de la autoridad marítima la motonave abandonará el puerto o se fondeará en un área asignada para el efecto.
- Si la nave es fondeada en el puerto, regresará al terminal de acuerdo instrucciones de la Capitanía de Puerto.

Documento firmado digitalmente

- Esta maniobra es igualmente asistida por remolcadores, que permiten extremar las medidas de seguridad y la operación de los buques al zarpe del Terminal, de la misma forma que al atraque el terminal cuenta con un sector definido como zona de maniobras.

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

El protocolo de tránsito sobre el canal navegable principal de la Bahía de Cartagena es establecido por la Dirección General Marítima expidió la Resolución No. 0474 del 22 de septiembre de 2014, por la cual se modifica la Resolución No. 372 del 13 de septiembre 2001.

Con el objeto de coordinar y programar el tráfico de naves o buques, 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 Cartagena – y representantes de las comunidades de pescadores del área de influencia de la IP, para trabajar en la concientización y medidas de control sobre los peligros a la navegación, efecto de la actividad portuaria.

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

El protocolo de zarpe es el definido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria aprobada por la dirección general marítima.

5.6. Protocolo para apertura de bodegas

Se tiene un instructivo para manejo de la bodega el cual tiene definido que tanto el área de protección de recursos como el área de operaciones deben apoyarse para poder abrir la bodega, esto además de los otros controles de la instalación como Vigilancia, Cámaras y trazabilidad de la carga desde el área productiva.

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

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. desde su área comercial y logística marítima internacional define los rendimientos y eficiencias determinados por las condiciones de los productos a manejar y son garantes del cumplimiento de lay days y demoras en los contratos de fletamento

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas

En los casos en que el cargamento sea catalogado como de manejo directo y evacuación inmediata, no podrá ser descargado o cargado, hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero.

5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías

Durante el desarrollo de las operaciones, la Dirección de Operaciones efectuará con el personal Técnico de muelle y Antinarcóticos cuando se requiera, inspecciones periódicas sobre el estado de los cargamentos, condiciones y elementos de seguridad, abordo y en tierra y de los equipos de cargue y descargue e igualmente supervisarán, a través del Supervisor de Operaciones, el cumplimiento de los rendimientos.

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

Las inspecciones de la carga deben realizarse mediante examen visual y físico, y equipos de exploración /detección, dispositivos mecánicos.

Cuando el nivel de protección sube, se establecerán las medidas de protección adicionales aplicables para la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- Aplicar los procedimientos de ingreso y salida de personas, y mercancías en nivel de protección 1.
- Recibir por parte del OPIP o OPIP adjunto, la información de cambio de nivel.
- El OPIP u OPIP alterno validan el cumplimiento de los procedimientos y plan de protección de la instalación portuaria en todos los niveles de protección.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

Documento firmado digitalmente

Durante el descargue con lluvia, el personal de operaciones evalúa el compromiso de la calidad de la carga y si se define suspender y cerrar las bodegas este tiempo es descontable del tiempo operacional de la motonave siempre y cuando la motonave se encuentre dentro de la rata pactada.
Limites:

- Viento: NO EFECTUAR TRABAJOS en caso de que el viento superase los 50 km/h (NTP 448).
- Lluvia: Suspender en Nivel II - Data provided by the LINET network, powered by KERAUNOS S.A.S. © 2017
- Nivel I: Tormenta eléctrica cercana. Verifique lugares seguros y no seguros. Rayos entre 15 km y 30 km.
- Nivel II: Tormenta eléctrica con alto riesgo de alcanzar el sitio. Paro de actividades, toma de medidas preventivas para evitar daños. Rayos entre 5 km y 15 km
- Nivel III: Actividad de rayos sobre sitio. Permanezca en lugar seguro. Rayos a menos de 5 km.

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

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S no recibe naves de pasajero.

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

La instalación portuaria Zona Franca Argos S.A.S. almacena a cielo abierto como lo contempla en plan de manejo ambiental Resolución 0683 del 28 de julio de 1998 (Modificado Resolución 1194 del 12 de octubre de 2004).

Las cargas que no pueden ser almacenadas a cielo abierto son las de Cemento Empacado como producto terminado que cuenta con una bodega de almacenamiento dentro de la instalación portuaria.

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

Por regla general la operación cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle. En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa la DIMAR autorizará operaciones en zona de fondeo. Estando la nave atracada la Instalación Portuaria podrá autorizar el descargue a planchones.

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

La Instalación Portuaria entregará los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos de la planta junto con el Operador Portuario, al propietario o consignatario de la carga por mandato del conocimiento de embarque, o a su representante legal, previa presentación de la documentación requerida para exportación, cabotaje y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Dirección de Impuestos y Aduana DIAN, y demás autoridades competentes.

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

BASC ha definido que la contaminación que puede afectar una carga es el flagelo del narcotráfico, que es uno de los más importantes; además de los polizones que se van en los contenedores (este último no aplica para la Instalación Portuaria), el tráfico de dinero no declarado, tráfico de personas, mercancías, entre otros.

De acuerdo con las características y modo de operación del terminal no se manejan contenedores y las cargas a granel, al ser cargadas o descargadas, pasan por bandas o tuberías a los silos y bodegas de almacenamiento, de donde son distribuidos por vía terrestre en camiones, isotanques, flexitanques y otros envases para los diferentes usuarios. Durante el almacenamiento en los silos, los accesos de cargue y descargue permanecen cerrados, garantizando la calidad del producto.

Las características y modo de manejo de los productos no permiten la contaminación de la carga; los graneles y materia prima que llega contaminada, no es desembarcada, no son recibidos por la I. P.

5.17. Protocolo sobre cargas objetables

Documento firmado digitalmente
GTEC

La instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.
Aplicar las medidas tomadas en nivel 2, recibir por parte del OPIP
Restringir el acceso de personas al área de operaciones o motonaves, previa autorización OPIP.

Limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella o en el buque y verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentren en la Instalación portuaria y aislarlas.

La sociedad Zona Franca Argos S.A.S. no tiene autorizado el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas.

5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables

Se debe verificar el inventario e identificar los movimientos u operaciones de carga a movilizar, aislarlas y luego darles el manejo que le corresponda en compañía de autoridades.
La sociedad Zona Franca Argos S.A.S. no tiene autorizado el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas.

5.19. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena NO se ejecuta esta operación por su condición de Zona Franca de uso especial.

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

En el caso de caída de objetos o carga a granel desde el buque que por sus dimensiones generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o del área de maniobras para las operaciones portuarias, se procede a ordenar una inspección y rescate con equipos apropiados, previa autorización de la Autoridad Marítima, con el fin de dejar el área en condiciones de seguridad para las operaciones portuarias. Los costos de inspección, rescate y disposición final de los objetos que hayan caído desde el buque serán asumidos y pagados por el Capitán/Armador del buque y/o su agencia marítima representante en el puerto.

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, los incidentes que ocurrieran en el caso de la manipulación de cargue y descargue de materias primas (yeso, escoria, etc.) y productos terminados (Cemento y Clinker) u objetos cuando estos caen al agua, deben ser informados de inmediato al técnico de muelle con el fin de evitar actos o acciones innecesarias que puedan resultar en lesiones o hechos que agraven la situación e impactos ambientales, para ello existe un procedimiento de análisis y manejo de situaciones donde un equipo interdisciplinario analiza el rescate que debe realizarse y lo ejecutará conforme la planeación de la situación.

En el caso de los productos a granel que se manejan en el terminal y en el evento de generarse escapes al mar, se pasaría a un incidente de derrame, para lo cual se activaría el Plan de Contingencias y el comité de ayuda mutua. La terminal cuenta con barreras para contención de derrames, equipos de bombeo para la recolección de derrames en la Bahía y tanques de almacenamiento y si es necesario, se contratará una firma especializada en la recolección de derrames. Se incluyen en los Anexos la Ficha de datos de seguridad del producto.

Procedimiento Paso a Paso de la respuesta a un derrame:

a) El Jefe de operaciones o en su ausencia el técnico de Muelle en Turno son las personas encargadas de realizar la coordinación del recurso y el plan de rescate, al igual que realizar el informe al Director de operaciones y el Gerente de planta
b) En el momento que se presente la novedad, el técnico de muelle debe generar aviso de inmediato al jefe de operaciones y a su vez, este activa el plan de respuesta a la emergencia activando la cadena de llamadas e informando a director de operaciones. El jefe de operaciones en compañía con el jefe de Siso evalúan la situación y coordinan todo el equipo y el recurso que se requiere para el rescate de la carga.
c) El jefe de operaciones y el técnico de Muelle aseguran el área del incidente con apoyo de la brigada de emergencia

Documento firmado digitalmente

d) Se coordina con la agencia y personal de seguridad con el fin de regular el tráfico vehicular o de embarcaciones si es necesario.
e) Agotados los puntos anteriores, inicia la maniobra de rescate.
f) Trasladar la carga a un lugar seguro y cubierto para su inspección.
g) Dejar en custodia del área de seguridad.
h) Reportar la carga si presenta avería al agente marítimo y a la Dirección de operaciones
i) Se establece la desviación en el sistema de gestión de la planta para el registro de incidentes y se le establecen Planes de acción identificando causa raíz y acciones de mejora.

5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales

El protocolo contempla:

- Físicamente cada una de las motonaves debe contar con el respectivo guardacabo.
- Por el portalón, existe como medida de contingencia, un vigilante que garantiza el control de los ingresos.
- La instalación cuenta con un programa de control de vectores que tiene como objeto el manejo y prevención de plagas.
- Así mismo en caso de presentarse una contingencia existe la aplicación de medidas cuarentenarias, que permiten mantener el estatus sanitario del país y la confiabilidad del sistema de certificación de las exportaciones, para mantener la admisibilidad y el acceso real en los mercados internacionales. en las diferentes exportaciones, la instalación portuaria continúa trabajando en conjunto con ANLA, Dian, y Policía Antinarcóticos, ejerciendo funciones de Inspección y control de las operaciones mediante Informes de seguimiento ambiental anual.

De igual forma se cuenta con personal capacitado para las actividades de reubicación de especies de fauna que puedan encontrarse en el puerto y se gestiona en conjunto con el EPA Cartagena cuando el caso lo amerite. Adicional a esto se aplican las medidas establecidas en el PMA-08 Programa de Manejo de la alteración a la biota marina:

- Prohibir al personal la caza y pesca con artes no permitidas o la compra y tráfico de especies animales.
- Prohibir la captura, recolección de huevos y crías de la fauna que aún se encuentra en los ecosistemas y son de interés económico y/o personal para el personal ejecutante de las diferentes acciones.

5.22. Protocolo de operación de equipos

Ninguna persona natural o jurídica podrá operar, efectuar operaciones marítimas, desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes y elementos de uso personal o de cualquiera otra naturaleza sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe controlar al personal que ingresa y sale de la instalación mediante un sistema de control de acceso electrónico, en el cual se cuenta con una base de datos que indica, cargo y nombre del responsable por la aprobación, cargo y nombre de la persona que ingresó con horas y lugar, cumpliendo con los procedimientos de control de acceso electrónico y control de ingreso y salida de personas. En caso de contingencia los registros de ingreso se realizan en el formato FORS80 Ingreso y Salida de Personas.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se controla a los vehículos mediante el procedimiento Control de ingreso y salida de vehículos y los registros de ingresos y salida se realizan en el formato FOR SS080 CO Control ingreso y salida de vehículos.

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

Documento firmado digitalmente

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe controlar a los vehículos mediante el procedimiento Control de ingreso y salida de vehículo y los registros de ingresos y salida se realizan en el formato FOR SS080 CO Control ingreso y salida de vehículos.

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

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe controlar a los ingresos y salida de elementos, máquinas y equipos portuarios mediante el procedimiento control ingreso y salida de elementos y el registro se realiza en el aplicativo Ingresos online, modulo ingreso y salida de elementos documento y en caso de contingencia en el formato FOR SS080 CO Autorización ingreso y salida de elementos.

5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se controla los ingresos y salida de las cargas de importación, que son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas. Las cargas de importación en tránsito nacional son aquellas que una vez llegan a la instalación portuaria, salen por vía terrestre para ser nacionalizadas en otra ciudad del territorio nacional.

Las cargas de exportación son aquellas que salen en forma legal para el extranjero. Las cargas de cabotaje son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados desde o hacia otro puerto colombiano.

5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe controlar a los ingresos y salida de las cargas, estando destinados a otro puerto, son descargados en el puerto para ser reembarcados posteriormente en otra nave o buque diferente hacia su destino final, Si el puerto de procedencia y el puerto de destino están dentro del territorio nacional, esto constituye un transbordo nacional.

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe controlar a los ingresos y salida de las cargas en la bodega y corresponde a la utilización de las áreas de almacenamiento cubiertas o descubiertas que tiene en disposición la instalación portuaria, para la prestación de este servicio.

5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se controla los ingresos y salida de las cargas de importación, que son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas. Las cargas de importación en tránsito nacional son aquellas que una vez llegan al puerto, salen por vía terrestre para ser nacionalizadas en otra ciudad del territorio nacional.

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

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe controlar las transferencias de cargas de importación son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas. Las cargas de importación en tránsito nacional son aquellas que una vez llegan al puerto, salen por vía terrestre para ser nacionalizadas en otra ciudad del territorio nacional.

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

En Zona Franca Argos S.A.S. no se manipulan mercancías peligrosas, Según la OMI (Organización Marítima Internacional) las cargas peligrosas se clasifican en 9 (nueve) categorías:

- Explosivos
- Gases: comprimidos, líquidos o disueltos bajos presiones. Líquidos Inflamable
- Sólidos Inflamables
- Sustancia Oxidante, peróxido orgánico
- Sustancia Venenosa Sustancia Radioactiva Corrosivos
- Otras substancias peligrosas.

Documento firmado digitalmente

5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)

El RSI-2005 constituye la única legislación internacional vinculante sobre Salud Pública.

La finalidad y el alcance del RSI 2005 son prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública, evitando interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

Se difunde en las instrucciones de la Instalación Portuaria el conocimiento del RSI-2005 y se tiene disponible el documento para su consulta.

Sin perjuicio de los acuerdos internacionales aplicables y de lo dispuesto en los artículos pertinentes del RSI-2005, las autoridades podrán exigir, con fines de salud pública a la llegada o salida de la motonave:

a. A las tripulaciones:
- Información sobre su destino para tomar contacto con ellos.
- Información sobre su itinerario, para averiguar si han estado en una zona afectada o sus proximidades, o sobre otros posibles contactos con una infección o contaminación antes de la llegada, así como el examen de los documentos sanitarios de la tripulación que indica el RSI-2005.

b. La inspección de equipajes, medios de transporte, mercancías y paquetes postales

Sobre la base de las pruebas obtenidas mediante las medidas previstas en el párrafo anterior, o por otros medios, sobre la existencia de un riesgo para la salud pública, las autoridades sanitarias podrán aplicar medidas adicionales de salud de conformidad con el RSI-2005, en particular en relación con tripulantes sospechosos o afectados, según el caso, el examen médico lo menos intrusivo e invasivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública consistente en prevenir la propagación internacional de enfermedades.

No se realizará ningún examen médico ni se procederá a ninguna vacunación ni se adoptará ninguna medida profiláctica ni sanitaria en virtud del presente Reglamento sin el consentimiento informado previo y explícito del tripulante o de sus padres o tutores, con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 31, y de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado.

Se cuenta con PROTOCOLO PARA FACILITAR LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL 2005 EN EL PUERTO MARÍTIMO DE ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. 14 DE FEBRERO DE 2020

Objetivos específicos:

- Detectar oportunamente, cualquier enfermedad que pueda poner en riesgo la salud pública mediante mecanismos de vigilancia epidemiológica.
- Establecer mecanismos de comunicación con las autoridades competentes para poner en su conocimiento los riesgos para la salud pública en embarcaciones que atraquen en el puerto.
- Actualización permanente del protocolo, acorde a las recomendaciones del Ministerio de Salud, la OMS y demás autoridades competentes.

En caso de que una nave o buque sospechosa o afectada atraque, por motivos ajenos a la voluntad del piloto de la aeronave o el capitán de la nave o buque, en otro lugar que no sea el puerto en que debía hacerlo, se seguirá el procedimiento siguiente:

a. El capitán de la nave o buque, o cualquier otra persona, al mando de la misma, procurará por todos los medios comunicarse sin tardanza con la autoridad competente más próxima.
b. La autoridad competente, tan pronto como haya recibido aviso del atraque, podrá aplicar las medidas sanitarias recomendadas por la OMS u otras medidas sanitarias contempladas en el RSI.
c. Salvo que sea necesario por motivos urgentes o a efectos de comunicación con la autoridad competente, ningún pasajero a bordo de la aeronave o de la nave o buque podrá alejarse del

Documento firmado digitalmente
GTEC

lugar de atraque, ni retirará de ese lugar carga alguna, a menos que la autoridad competente lo autorice.

d. Una vez cumplidas todas las medidas exigidas por la autoridad competente, la nave o buque podrá, por lo que atañe a las medidas sanitarias, dirigirse al puerto en el que hubiera debido atracar, o, si por razones técnicas no puede hacerlo, a otro puerto que convenga para el caso.

Para detectar y controlar los casos por parte del personal de argos o contratistas

Presentar/Analizar cada semana:

Casos en estudio: Confirmados, Probables, Cerco epidemiológico por contacto estrecho.
Mapeo de personal Argos que conviva con personal del sector salud que se mantenga activas.
Mapeo personal argos por barrio, para hacer cruce de información con los barrios mas afectados semana a semana.

El cerco epidemiológico se establece en 4 áreas internas: Motonaves, Plataforma, Porteria y Oficinas Administrativas, Patios

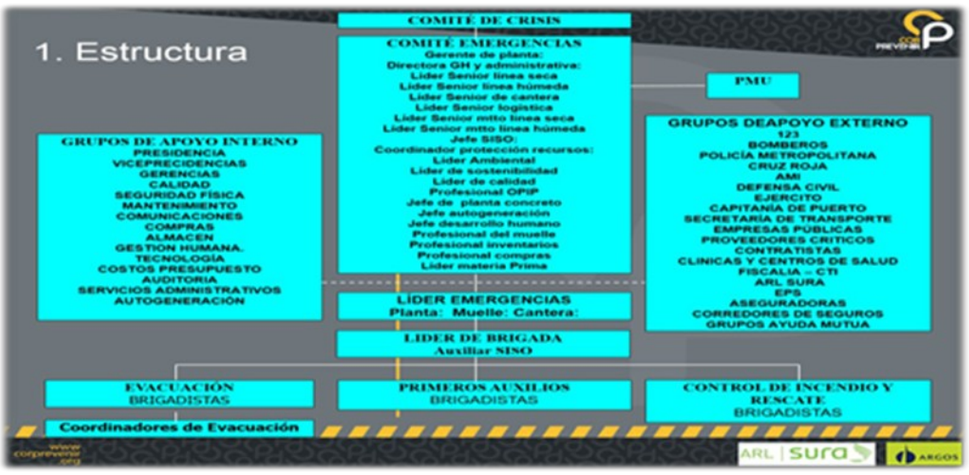
Se complementa Garantizar por procesos YPO diarios, visitas a campo, y puntos críticos.
Enfocar YPO según cercos epidemiológicos y puntos criticas
Abordajes inmediatos y medidas no negociables frente a los incumplimientos
Enfoque de cumplimiento de protocolos, cambios de comportamientos/hábitos

En caso de contacto estrecho

Cualquier persona, con exposición no protegida, que haya compartido en un espacio menor a dos metros y por más de 15 minutos con una persona con diagnóstico confirmado durante su periodo sintomático.
Haber estado en contacto sin protección adecuada con secreciones infecciosas (por ejemplo: secreciones o fluidos respiratorios o la manipulación de los pañuelos utilizados).
En los medios de transporte, la tripulación que tuvo contacto o exposición no protegida con una persona con diagnóstico confirmado y a los pasajeros situados en un radio de dos asientos alrededor del caso que tuvo contacto o exposición no protegida.

5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias

En el protocolo de acuerdo con el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres, Anexo No. 1, se describe el manejo del desastre y se formulan los planes de contingencia mediante un plan autónomo de respuesta a emergencia PARE qué contiene las medidas de prevención, control y atención ante potenciales situaciones de emergencias derivadas de la materialización de riesgos previamente identificados, las cuales están compuestas por un plan estratégico y un plan operativo.



Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas el Operador Portuario deberá disponer de:

- Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.

Documento firmado digitalmente

- El equipo protector adecuado para el personal que aplique el procedimiento de emergencia correspondiente.
- Suministrar los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)

Procedimiento

La Instalación Portuaria dispone su respectivo Plan de Contingencia para atender emergencias por derrames de productos en las instalaciones de la empresa y en la Bahía de Cartagena, que se ha elaborado de acuerdo con las características y facilidades portuarias del Terminal y de acuerdo con los diferentes tipos de productos que se manejan.

Los Capitanes de las naves o buques deben seguir las normas internacionales establecidas por la OMI para el manejo y transporte de productos líquidos a granel; igualmente las impartidas por la Autoridad Marítima para la prevención de derrames de productos y/o sus derivados. Desde el momento en que el buque arribe al terminal portuario hasta que zarpe debe cumplir con todas las regulaciones de seguridad, protección y control de contaminación de la I. P.

Al detectarse emergencia en el muelle o a bordo del buque, por derrames de productos (solidos o líquidos), se procede de la forma siguiente:

Se activa la alarma correspondiente y se transmite la información relacionada con el derrame (Indicando sitio, condiciones de altura de olas, intensidad y dirección de los vientos).

La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad y de mitigación (barreras de contención superficial, material absorbente, lancha, etc.) al sitio de afectación.

El OPIP hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control de la I. P, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas).

Los productos residuales recuperados se depositan finalmente en envases para ser entregadas posteriormente al operador portuario autorizado por la autoridad ambiental, para la disposición final de este tipo de residuos.

Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control de la I. P y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales. Ver anexo 1: Plan de Gestión del riesgo

Derrame accidental de combustible en tierra:

- Informados de la emergencia por alarma se dirigirán al sitio de esta usando sus elementos de protección personal.
- Tratarán de contener el derrame en tierra, aislándolo con elementos tales como: arena, cenizas, aserrín u otros productos absorbentes disponibles en el área.
- Una vez cubierto se procederá a recogerlo y transportarlo a un sitio de disposición temporal de residuos peligrosos, donde será recogido por empresas especializadas en el tratamiento de estos.

Derrame accidental de combustible en Agua:

- Informados de la emergencia por alarma se dirigirán al sitio de esta usando sus elementos de protección personal.
- Tratarán de confinar el combustible derramado lejos de las áreas de manglares, haciendo uso de barreras flotantes, y si las condiciones meteorológicas no lo permiten, aplicarán dispersantes químicos con el objeto de disminuir el impacto que ocasiona una mancha a la deriva.
- Si las condiciones meteorológicas no lo permiten se procederá a dispersar el contaminante con neblina de agua, o a dejarlo quieto para disminuir el riesgo de incendio, se tratará al mismo tiempo de controlar el flujo de naves en la zona del incidente, tratando de mantenerlas lo más alejadas posible, para evitar incendios.
- Cuando el producto derramado en el agua sea tóxico, se procederá a diluirlo con chorro de agua lo más rápido posible para diluir su efecto en la fauna marina.

Documento firmado digitalmente
GTEC

- Recoger los residuos y almacenarlos en el área de residuos peligrosos para su posterior manejo y disposición.
- Se deben tomar las acciones necesarias para realizar estas actividades en el menor tiempo.

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

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena NO se ejecuta esta operación

5.30.3. Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena NO se ejecuta esta operación

5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos

En las operaciones de cargue y descargue marítimas que se realizan en la Instalación. Portuaria, Zona Franca Argos S.A.S, Planta Cartagena, se manejan graneles sólidos como son las materias primas y productos resultantes del proceso de la planta de cemento (Clinker, cemento, mineral de hierro, etc.).

Para mitigar los riesgos de derrames de graneles sólidos en la plataforma del muelle y/o en aguas de la bahía, durante la ejecución de la operación se siguen las instrucciones siguientes:

- Se instala una lona entre el casco del buque y el muelle, para evitar la caída de material al agua.
- En los sistemas de cargue y/o descargue se utilizan bandas transportadoras encapsuladas.
- Se utilizan mangas y sistemas telescópicos para el cargue de las bodegas y controlar las ratas de cargue.

Una vez generado un derrame de graneles sólidos sobre la plataforma del muelle o sobre los cuerpos de agua, se activa el procedimiento así:

- Se suspende la operación de cargue y/o descargue en el área afectada
- Se da la alarma y se reporta la emergencia al jefe de Operaciones.
- Activar la organización de la emergencia.
- Activar la cadena de llamada y efectuar las comunicaciones pertinentes.
- Controlar la fuente de contaminación.
- Marcar rápidamente el lugar de ocurrencia.
- De acuerdo con los volúmenes de granel solido derramado sobre el muelle, se procede a retirar el material con equipos y/o manualmente, una vez despejada el área se continua la actividad de cargue y/o descargue.
- Si el derrame es sobre los cuerpos de agua, se evalúa la clase y el volumen de material derramado.
- Si los graneles sólidos derramados son de mayor densidad que el agua, estos se precipitan, por lo tanto, se debe evaluar si el volumen caído afecta y limita el área de atraque, para planear el retiro inmediato de los materiales.
- Encerrar lo que se encuentre flotando por medio de barreras flotantes.
- Recogerlo o desviarlo a lugar apropiado para su posterior recolección.
- Proteger las áreas críticas según las necesidades.
- No está permitido lavar las bodegas de los barcos en las instalaciones del puerto.
- Se debe reportar a las Autoridades Marítimas y Ambientales competentes en un tiempo máximo de 24 horas posterior a la ocurrencia del evento.

5.30.5. Protocolo para atender derrame de Sentinas y aguas Grises

<u>Procedimiento</u>

La Instalación Portuaria dispone su respectivo Plan de Contingencia para atender emergencias por derrames de productos en las instalaciones de la empresa y en la Bahía de Cartagena, que se ha elaborado de acuerdo con las características y facilidades portuarias del Terminal y de acuerdo con los diferentes tipos de productos que se manejan.

Los Capitanes de las naves o buques deben seguir las normas internacionales establecidas por la OMI para el manejo y transporte de productos líquidos a granel; igualmente las impartidas por la Autoridad Marítima para la prevención de derrames de productos y/o sus derivados. Desde el momento en que el buque arribe

Documento firmado digitalmente

al terminal portuario hasta que zarpe debe cumplir con todas las regulaciones de seguridad, protección y control de contaminación.

Al detectarse emergencias en el muelle o abordo del buque, por derrames de productos, se procede de la forma siguiente:

- Se activa la alarma correspondiente y se transmite la información relacionada con el derrame (Indicando sitio, condiciones de altura de olas, intensidad y dirección de los vientos).
- La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad y de mitigación (barreras de contención superficial, material absorbente, lancha, etc.) al sitio de afectación.
- El OPIP hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas).
- Los productos residuales recuperados se depositan finalmente en envases para ser entregados posteriormente al operador portuario autorizado por la autoridad ambiental, para la disposición final de este tipo de residuos.
- Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales.

5.30.6. Protocolo y responsables de protección al medio ambiente y protección al medio marino

En cumplimiento con el convenio MARPOL el supervisor de operaciones es garante de la protección al medio marino en las operaciones de recepción de aguas sucias, residuos de sentinas y basuras provenientes de las naves o artefactos navales. Zona Franca Argos S.A.S. es la única responsable ante la autoridad ambiental de los perjuicios ambientales que llegasen a presentarse en caso de suceder algún evento que sea susceptible de producir algún efecto ambiental negativo. Ver Anexo 1.

5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal

Para ingresar a las instalaciones del Terminal todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la Instalación Portuaria para el ingreso y circulación a sus instalaciones contemplados en los procedimientos de Control de ingreso y salida de vehículos y control de ingreso y salida de personas. Es requisito indispensable no exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 K.P.H, para todo tipo de equipo o vehículos.

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

Todas las personas que operen dentro de las instalaciones portuarias deben estar plenamente identificados con el uniforme y carné de identificación de la empresa a la cual pertenecen.

5.33. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se debe realizar un análisis de factores de riesgo antes de cualquier trabajo de construcción para garantizar que se tomen las medidas preventivas y se establezca el grado de criticidad mediante impacto, frecuencia y severidad, de esta forma se trabaja el enfoque es totalmente preventivo.

CAPÍTULO VI REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves

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

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

Documento firmado digitalmente

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

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

Contenido del aviso de arribo

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

- El nombre y nacionalidad de la nave
- El tonelaje de registro neto (T.N.R). y el tonelaje de registro bruto (T.B.R)
- Calado, eslora y manga
- Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo
- El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD)
- Los productos y el tonelaje para cargar y/o descargar
- La relación de carga peligrosa abordo y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas
- La información ISPS del buque
- El número de tripulantes a desembarcar o embarcar
- Otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el Terminal

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

Normas que rigen la permanencia de las naves

Toda nave de bandera extranjera que arribe se regirá de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio, si se trata de actividades regulares mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes, tales como las de DIMAR y la Superintendencia de Transporte.

La permanencia de las motonaves usuarias del muelle, está supeditada al cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento y se regirán, además, de acuerdo con las disposiciones vigentes colombianas de la Superintendencia de Transporte, de la Dirección General Marítima, en cuanto se refiere al tráfico marítimo en Cartagena, transporte y manejo de cargas en puertos, de la Dirección Nacional de Estupefacientes y de la Dirección Nacional de Aduanas.

En todos los casos, los Capitanes y Pilotos prácticos deberán ceñirse a las normas vigentes en Colombia, para el acceso al muelle o zarpe del mismo. Los buques deberán izar la bandera de Colombia, de acuerdo con las normas que debe transmitir el piloto práctico al abordar la nave y el agente marítimo.

6.2. Prelaciones para el atraque

Teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de los productos que se manejan en el terminal de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena para las naves o buques anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento y Manual de Operaciones de la empresa, se darán prelaciones de atraque, sobre las que no han cumplido estos requisitos.

En Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena se cuenta con las regulaciones del puerto que son compartidas mediante la agencia naviera a las motonaves donde se especifican las condiciones de prestación de servicios en la instalación portuaria.

La nave o buque anunciada confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento y Manual de procedimientos, tendrán prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos, excepto en el caso que el muelle disponible sea un muelle especializado, para el cual existe una nave anunciada para desarrollar una operación acorde con la naturaleza de la especialización del muelle en cuestión.

Documento firmado digitalmente

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje

Se deben cumplir los lineamientos de la ley 658 de 2001 por la que se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

Las prioridades de arribo serán las siguientes, conforme el artículo 5 de la ley 658 de 2001:

1. Arribada forzosa.
2. Buques de la Armada Nacional.
3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
4. Buques de pasajeros.
5. Buques de carga portacontenedores.
6. Buques de carga general y granel.
7. Otros buques.

6.4. Asignación de muelle

Para la asignación del muelle se tendrán en consideración las siguientes condiciones:

- Las naves permanecerán en el muelle el tiempo que haya sido autorizado por la I. P.
- Hora de arribo a la boya de mar
- Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto
- Tipo y volúmenes de carga
- Tipo de naves y dimensiones
- Equipamiento y/o maquinaría que garanticen las más altas ratas de descarga
- Tiempo de permanencia

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

No se permite hacer reparaciones en la instalación del puerto. Los trabajos de reparación que impliquen actividades en caliente o en frío, o el uso de luces al descubierto, quedan prohibidos. En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar por escrito la autorización al gerente seccional del Terminal.

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

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

Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área del terminal deberán cumplir la Política de Alcohol, Drogas y Tabaco de la I. P, durante su permanencia en el muelle. El piloto práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por drogas en los oficiales de la nave, avisará a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Transporte y la I. P, para que se tomen las medidas pertinentes.

El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la instalación portuaria.

Documento firmado digitalmente

Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias se deben encontrar fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordo de las naves que se encuentren atracadas en el terminal, y para el personal de operadores portuarios en tierra, se deben encontrar fijadas en las instalaciones del muelle.

El personal de tripulaciones y operadores portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal de la I. P.

El uso de equipos y lámparas eléctricas portátiles con cables flexibles queda prohibido dentro de los tanques de carga, en los espacios adyacentes o sobre la cubierta de tanques.

Está prohibido el desembarque de pasajeros y equipajes por las instalaciones del terminal.

Está permanentemente prohibido para el personal del terminal y tripulación de la motonave fumar o encender fósforos en el terminal o en la nave o buque.

Se prohíbe fumar en el muelle y abordo de cualquier nave o buque durante la operación con tanqueros.

Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma abordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán, mientras el buque este en el Terminal.

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

Está totalmente prohibido realizar trabajos de soldadura e incineración cuando se esté en Terminal de Zona Franca Argos S.A.S.

En todos los casos la nave y su tripulación deben cumplir con las regulaciones de seguridad, protección y control de la contaminación establecidas por la I. P.

6.6. Desatraque

La Autoridad Marítima puede disponer el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público u operación deficiente, y/o cualquier acto que por sus características este catalogado como infectocontagioso que afecte la salud humana, que atente y afecte la IP, Bahía de Cartagena y medio ambiente.

- Cuando las labores de cargue o descargue de una nave o buque, afecten el normal desarrollo de las operaciones del Terminal, por bajo rendimiento imputable a la nave o buque o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, podrá ordenar el desatraque y fondeo de la nave o buque, presentando carta de protesta por Demora ante la Autoridad Portuaria y Marítima, con el fin de evaluar los términos de contratos. Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena dará las instrucciones para ordenar y notificar las maniobras de desatraque, así como las horas de antelación para hacerlo.
- Cuando en una nave o buque que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la nave o buque sea declarada en cuarentena, ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima.
- Por falta de espacio en los patios o áreas de almacenamiento, programadas para el recibo de las diferentes cargas; en este caso, los costos en que se incurra serán por cuenta de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena.
- Por falta o deficiencia de equipos o sistemas específicos, que no garanticen la transferencia oportuna y segura de las cargas y productos, ya sea de tierra-abordo o de la nave o buque a tierra.
- Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena, implica riesgos para las instalaciones del Terminal, el personal, las operaciones o el buque.
- Una vez finalizadas las labores de cargue o descargue, la nave o buque tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización del Terminal para que permanezca mayor tiempo atracada. Si la nave o buque no zarpa en el plazo fijado, será responsable por los perjuicios ocasionados a la nave programada para atracar en el puerto.
- Cuando no exista en la Instalación Portuaria mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave o buque, esta se desplazará a zona de fondeo, si las

Documento firmado digitalmente

GTEC

necesidades del puerto así lo requieren, hasta tanto se solucione la situación, recuperando su prioridad para el atraque.

6.7. Orden de desatraque

Se ordenará el desatraque de nave o buque:

- Por razones de seguridad o de orden público
- Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones misma de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves o buques, tripulaciones o pasajeros enfermedades infectocontagiosas
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los cargamentos; en este caso los costos en que se incurra serán por cuenta de la instalación Portuaria
- Por falta de disponibilidad vehicular que garantice labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata
- Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados
- Cuando no exista en el Terminal suficiente mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema recupera su prioridad de atraque

6.8. Requisitos para el zarpe

Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena podrá salir del Terminal sin el zarpe que expide la autoridad marítima.

CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo

Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones del Terminal todas las normas y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria en sus Procedimientos de Seguridad y salud en el trabajo y en cualquier otro medio por el cual se entreguen instrucciones al respecto.

Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena ha elaborado y promulgado el Reglamento de Seguridad y salud en el trabajo y los Planes de Contingencia, copia de los cuales han sido entregados a la Autoridad Ambiental, para su conocimiento y fines pertinentes.

El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en el procedimiento de Seguridad y salud en el trabajo de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena.

Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias se encuentran fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones, abordo de las naves que se encuentren atracadas en el Terminal, y para el personal de Operadores Portuarios en tierra, se deben encontrar fijadas en las instalaciones del muelle.

El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal de Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena

Los Operadores Portuarios que prestan servicios en el Terminal, deben conocer los procedimientos y normas de seguridad establecidos para laborar en la IP

Protección al medio ambiente y medio marino, acuerdo normatividad nacional y Marpol.

La Instalación Portuaria dentro de su organigrama de responsabilidades cuenta con un colaborador en el rol de Coordinador(A) Evaluación Ambiental y un Profesional Gestión Ambiental, los cuales tienen como función el cumplimiento del sistema de Gestión Ambiental y Monitoreo, atendiendo todo lo relacionado con la

Documento firmado digitalmente

normatividad ambiental nacional e internacional marítima, que es requerida por las diferentes autoridades y que aplica a las operaciones portuarias de Zona Franca SAS.

7.2. Fumigaciones

Zona Franca Argos S.A.S. Planta Cartagena Establece las condiciones mínimas técnicas, económicas y jurídicas para contratar el servicio de fumigación para las instalaciones requiere garantizar el buen estado sanitario de todas sus instalaciones e igualmente la preservación y conservación de sus archivos y demás instalaciones protegiéndolas del deterioro ocasionado por plagas.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente y teniendo en cuenta que debe cumplir con las normas de higiene existentes en Colombia, se justifica adelantar el proceso de contratación de selección, Por lo anterior se hace necesaria la contratación de una persona natural o jurídica especializada en el ramo, ya que no se cuenta con infraestructura ni personal de planta que atienda esta actividad.

7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques

Por ninguna circunstancia los residuos contaminantes procedentes de los buques podrán ser descargados en aguas marítimas de influencia del terminal Zona Franca Argos SAS, ni en la Instalación Portuaria, porque no se tiene infraestructura construida para el efecto Estos se manejarán de acuerdo a lo contenido en el anexo IV y V de MARPOL

Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con descargas que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

El capitán o la agencia marítima representante de la nave deben responder por los costos de limpieza en que incurran por este motivo. Así mismo, deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos abordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación y/o descarga de desechos u otras sustancias, de acuerdo al anexo IV y V de MARPOL.

INSTALACIONES DE RECEPCION Y PLANES

Instalaciones de recepción. Las Empresas que presten el servicio de recepción de Aguas Sucias o residuos generados por buques en la Zona Franca Argos SAS deberán dar cumplimiento a lo establecido en la Parte 2, Título 2, Capítulo 1 del REMAC 5 “Protección del Medio Marino” o normas que la modifique o sustituya.

Certificación. Las Empresas que presten el servicio de recepción de Aguas Sucias o residuos generados por buques en la Zona Franca Argos SAS deberán entregar un certificado y/o recibo membretado en el cual se registre como mínimo la siguiente información:

1. Nombre de la nave de la que recibió el agua sucia o residuo
2. Fecha y hora de recepción.
3. Cantidad recibida.
4. Nombre y firma del responsable y/o representante de la empresa

7.4. Cargas de origen animal y vegetal

En el Terminal no se manejan ni almacenan gráneles cargas de origen animal o vegetal, no se tiene infraestructura para el efecto.

7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo

En el Terminal no se manejan ni almacenan gráneles cargas de material explosivo o radiactivo, no se tiene infraestructura para el efecto.

7.6. Procedimiento para control de Riesgos asociados a todas las cargas

El desarrollo y la aplicación de técnicas de análisis de riesgos cada vez más avanzadas, ha permitido reducir la frecuencia y la severidad de los riesgos a niveles mínimos. No obstante, la probabilidad de que se

Documento firmado digitalmente

materialice una amenaza no se puede reducir a cero pues siempre existirá un riesgo dependiendo la vocación y el trabajo de la organización.

Teniendo en cuenta que para una oportuna atención de eventos de emergencia se debe, en lo posible, planear con anticipación, se ha estructurado el plan autónomo de respuesta a emergencia PARE, que será dado a conocer a todos los empleados, mediante prácticas y simulacros con los que se evalúan los resultados y se diseñan e implementan las acciones correctivas. Con la implementación del plan de emergencias se pretende formar y organizar la atención de las posibles emergencias que puedan presentarse.

A continuación, se describen los riesgos y controles asociados a todas las cargas:

N°	OPERACIÓN	RIESGOS		CONTROLES
		Seguridad	Ambiental	
1	**Cemento y Clinker a granel**	Impacto sobre **la** plataforma		Defensas Coordinación permanente entre el Piloto Practico y técnico de Muelle mediante Radio VHF en plataforma No se permite el acceso a la motonave hasta que las autoridades lo indiquen. Uso permanente de mascarilla y lavado de manos Utilizar el celular en zonas demarcadas No hablar por celular y/o utilizar dispositivos electrónicos mientras se desplazan Limpieza, orden y aseo de la plataforma antes, durante y después de cada operación. Formación en trabajo seguro en alturas Suministro de arnés de seguridad (Operador de Cargador Urbasa y Ayudante de Planta) Uso permanente de chaleco salvavidas Procedimiento hombre al agua Uso de los EPP durante la operación Reporte de condiciones inseguras (generación de avisos de seguridad)
		Emisión de Material	Emisión de material particulado	Uso de los EPP durante la operación (mascarillas) Ventilación del área Implementación de las gamas de mantenimiento en maquinaria, equipos y vehículos. Colectores de material particulado Medición continúa de calidad del aire. Implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha PMA-04 Programa de manejo de emisiones y ruido en el Puerto. Implementación de las medidas establecidas en el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres
			Derrame de cemento o Clinker en el mar	Inspecciones en todo el sistema de bandas antes, durante y después de cada cargue. Mantenimiento preventivo y correctivo de equipos, cargador urbasa, zaranda, intercepción, bandas Durante el cargue se realiza control permanente de la rata de cargue (Ton/hora). Implementación de las medidas de manejo establecidas en la Ficha PMA-08 Manejo de la alteración a la biota marina. Implementación de las medidas

Documento firmado digitalmente
GTEC

		RIESGOS		
N°	**OPERACIÓN**			**CONTROLES** establecidas en el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres
				La plataforma cuenta con un dique perimetral y está completamente cerrada para impedir la caída de material al mar en caso de presentarse un derrame de materias primas sobre esta
		Obstrucción del sistema hidráulico del Puerto		Las bandas de cargue se encuentran completamente cubiertas. Le cuenta con personal dentro de la instalación para la limpieza y mantenimiento de los canales del puerto
2	**Descargue de MP**	Impacto sobre la plataforma		Defensas Coordinación permanente entre el Piloto Practico y técnico de Muelle mediante Radio VHF en plataforma
		Enfermedad Epidemiológica Viral de un Tripulante ocasionando caída de plataforma (hombre al agua)		No se permite el acceso a la motonave hasta que las autoridades lo indiquen. Uso permanente de mascarilla y lavado de manos Los vehículos no pueden superar los 20 km/hora Señalización Zonas de operación delimitadas Senderos peatonales Cuando un colaborador se encentre en la zona operativa, el vehículo se detiene y sostiene el pito hasta que la persona se ubique en una zona segura. Velocidad máx. de 20 Km/hora Señalero o paletero en las intercepciones Utilizar el celular en zonas demarcadas No hablar por celular o utilizar dispositivos electrónicos mientras se desplazan Limpieza, orden y aseo de la plataforma antes, durante y después de cada operación. Uso permanente de chaleco salvavidas Procedimiento hombre al agua
		Emisión de Material particulado	Emisión de Material particulado	Uso de los EPP durante la operación (mascarillas) Ventilación del área Implementación de las gamas de mantenimiento en maquinaria, equipos y vehículos. Colectores de material particulado Medición continua de calidad del aire Implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha PMA-04 Programa de manejo de emisiones y ruido en el Puerto Implementación de las medidas establecidas en el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres
			Derrame de Materias Primas en el mar	Instalar carpas o fundas desde la MN hasta la plataforma, alineada con la tolva donde se realza el descargue Implementación de las medidas de manejo establecidas en la Ficha PMA-08 Manejo de la alteración a la biota marina Implementación de las medidas establecidas en el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres La plataforma cuenta con un dique perimetral y está completamente cerrada para impedir la caída de material al mar en caso de presentarse un derrame de materias primas sobre esta

Documento firmado digitalmente

N°	OPERACIÓN	RIESGOS		CONTROLES
			Obstrucción del sistema hidráulico del Puerto	Le cuenta con personal dentro de la instalación para la limpieza y mantenimiento de los canales del puerto.
3	**Cargue de cemento empacado (Eslingado)**	Impacto sobre la plataforma		Defensas Coordinación permanente entre el Piloto Practico y técnico de Muelle mediante Radio VHF en plataforma
		Enfermedad Epidemiológica Viral de un Tripulante ocasionando cuarentena de la Instalación		No se permite el acceso a la motonave hasta que las autoridades lo indiquen. Uso permanente de mascarilla y lavado de manos
		Atropellamiento		Los montacargas no pueden superar los 20 km/hora Zonas de operación delimitadas Senderos peatonales Cuando un colaborador se encentre en la zona operativa, el montacargas se detiene y sostiene el pito hasta que la persona se ubique en una zona segura. Velocidad máx. de 20Km/hora Utilizar el celular en zonas demarcadas No hablar por celular y/o utilizar dispositivos electrónicos mientras se desplazan Limpieza, orden y aseo de la plataforma antes, durante y después de cada operación.
		Caída de objetos de la Plataforma		Inspección de equipos y herramientas que se utilizan para izaje de cargas (grilletes, eslingas de acero, entre otras) Uso permanente de chaleco salvavidas Procedimiento hombre al agua Uso de los EPP durante la operación Reporte de condiciones inseguras (generación de avisos de seguridad)
			Emisión de Material particulado	Uso de los EPP durante la operación (mascarillas) Ventilación del área Implementación de las gamas de mantenimiento en maquinaria, equipos y vehículos. Colectores de material particulado Medición continúa de calidad del aire Implementación de las medidas de manejo establecidas en la ficha PMA-04 Programa de manejo de emisiones y ruido en el Puerto Implementación de las medidas establecidas en el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres
			Derrame de cemento en el mar	Inspecciones en todo el sistema de bandas antes, durante y después de cada cargue. Mantenimiento preventivo y correctivo de equipos, cargador urbana, zaranda, intercepción, bandas. Durante el cargue se realiza control permanente de la rata de cargue (Ton/hora). Implementación de las medidas de manejo establecidas en la Ficha PMA-08 Manejo de la alteración a la biota marina. Implementación de las medidas establecidas en el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres.

Documento firmado digitalmente

		RIESGOS		
N°	**OPERACIÓN**			**CONTROLES**
				La plataforma cuenta con un dique perimetral y está completamente cerrada para impedir la caída de material al mar en caso de presentarse un derrame de materias primas sobre esta

Actividades o tareas

Qué hacer	Cómo hacer	Responsable	Riesgos	Controles
Notificar llegada de buque para cargue	Agencia Marítima informa a las áreas comerciales, logísticas marítimas y cadena de abastecimiento de la llegada del buque. El profesional muelle informa únicamente a los líderes Sénior y Gerente de la planta para programación de actividades	Profesional muelle	NA	NA
Arribo de Motonave y coordinación Atraque	Agencia marítima que representa el buque diligencia documento ante las autoridades portuarias. Se coordina Piloto, Remolcador y amarradores para tenerlos a disposición al arribo de la motonave en coordinación conjunto con Piloto, remolcador, amarradores, técnico de muelle efectúan la actividad de atraque Agencia marítima coordina visita de autoridades portuarias.	Agencia Marítima / Técnico de Muelle	Impacto sobre la plataforma	Defensas coordinación permanente entre el Piloto Practico y técnico de Muelle Mediante Radio VHF En plataforma
Visita autoridades Portuarias	Autoridades portuarias realizan libre platica, diligencian acta de visita y autorizan el inicio del cargue. OPIP realiza interfaz con OPB y el Capitán de la motonave.	Profesional OPIB/ Autoridades Portuarias / Agencia Marítima	Enfermedad Epidemiológica Viral de un Tripulante ocasionando cuarentena de la Instalación	No hacer contacto con personal de la Motonave hasta finalizar la Libre platica, donde se garantice cumplimiento de controles
Identificación del personal del área de operación muelle	El personal que ingrese al área de operaciones debe estar autorizado para laborar en esa área. Las áreas están identificadas en plano de Operaciones así: (Bodega y plataforma de cargue área de color amarillo) A bordo de las motonaves (Nave o buque) área de color rojo. Previa verificación en listado de autorización para ingreso	Profesional OPIP Jefe Operaciones Técnico de Muelle	NA	NA
Draf Survey	Primer oficial de la Motonave con el Surveyor, realizan Draft Survey (Toma de Calado) inicial para obtener el desplazamiento inicial y al finalizar el cargue Por orden del primer oficial se realiza en Draft Suvey final y el Surveyor elabora certificado de cantidad bajo coordinación del Técnico de Muelle	Técnico de Muelle / Surveyor	NA	NA
Coordinaciones previas inicio de cargue	Tripulación de la motonave, Técnico de Muelle y operarios (2) de cubierta y señalero coordinan maniobra para instalar el Colector de polvo portátil sobre bodega del barco que recibe el material de la bodega que está cargando y en lo descarga en otra bodega siguiente de motonave de			

Documento firmado digitalmente

Qué hacer	Cómo hacer	Responsable	Riesgos	Controles
	acuerdo al plan de estiba entregado por el primer oficial.			
Coordinaciones previas inicio de cargue	Tripulación de la motonave y Técnico de Muelle coordinan maniobra de acoplar el Cargador de Barco y en la toma o bodega de la motonave a iniciar de acuerdo al plan de estiba entregado por el primer oficial.	Técnico de Muelle / Primer Oficial	NA	NA
Coordinación para inicio de cague	Operadores realizan maniobras de ubicación de Cargador de Barco y accesorios necesarios para acoplar con la toma o escotilla de motonave bajo la coordinación del Técnico de muelle que los autoriza para realizar las maniobras y luego arrancar, colectores, bandas transportadoras e iniciar extracción en Silos o Clinker del salón por los Túneles. Se debe hacer la inspección previa a los equipos del Proceso y la prueba sin carga.	Técnico de Muelle /Ayudante de Planta/ Operador de Producción II	NA	NA
Durante el Cargue a Granel	El Cargador de Barcos recibe el cemento de bandas transportadoras y estas a su vez reciben Cemento de los Silos o Clinker del Salón para entregarlo a la Motonave. El Técnico de Muelle mediante una Báscula o Repetidora utiliza los datos para llevar el control del cargue y poder cumplir con el plan de estiba y con los rendimientos pactados, anotando hora por hora estos datos en el formato SOF “Registro de Rendimientos” El técnico debe hacer seguimiento del plan de estiba y Gestionar las necesidades que durante el cargue se puedan presentar.	Técnico de Muelle	Derrame Fallas de Equipos	Inspecciones de Ayudantes de Planta en las bandas durante el arranque sin carga, Control permanente de la rata de cargue. Revisión primaria con análisis de Vibraciones y Termografía apoyado por Mantenimiento Central
Finalización de Cargue a Granel	El primer oficial determina la finalización del cargue con el cumplimiento del plan de estiba. Técnico de Muelle coordina el Paro. Durante todo en cargue realizan inspecciones Antinarcóticos aleatorias y una rigurosa antes del zarpe. Coordinar con el surveyor el Draft final, luego del resultado se entrega original al técnico y copia al primer oficial. Preparar con la agencia marítima el Estado de Hechos (SOF) y documentación requerida de acuerdo a instrucciones dadas por Logística. Preparar el zarpe con piloto, amarradores y con buzos para inspecciones subacuáticas. Se entrega documentación legalizada a la motonave	Técnico de Muelle	NA	NA
Finalización de Cargue a Granel	El primer oficial determina la finalización del cargue con el cumplimiento del plan de estiba. Técnico de muelle, oficial en turno de la motonave y operarios de cubiertas coordinan operación de bajar colector de polvo portátil del barco. Operario de cubierta 1 coordina desinstalar ductos y mangueras. Operario de cubierta 2 coordina ‘Izaje e imparte las señas al	Técnico de Muelle, Oficial del buque, Operario de cubierta 1, operario de cubierta 2 (Señalro)	NA	NA

Documento firmado digitalmente

Qué hacer	Cómo hacer	Responsable	Riesgos	Controles
	operador de la grúa del buque para proceder a izar y desmontar colector de polvo portátil del buque y colocarlo en plataforma muelle			
Zarpe de la Motonave	Finalizada la entrega de documentos y las inspecciones, los amarradores en coordinación con el piloto y remolcadores, realizan la maniobra de zarpe.			
Documentación y correos	La agencia hace entrega al Técnico de documentos originales y firmados con los datos finales de carga para luego enviarlos vía correo a comercio exterior y funcionarios relacionados a las instrucciones de cargue El Técnico Radica en la Herramienta y envía físicamente los documentos originales al departamento comercial.	Técnico de muelle	NA	NA
Plan de Contingencia para despachos y Manipulación de la carga en Muelle ZFA.	En caso de no encontrarse disponible el Jefe de Operaciones, el rol será asumido por el Profesional OPIP, Técnico de Muelle o Director de Operaciones dependiendo del alcance de la solicitud.	Jefe de Operaciones	NA	NA

7.7. Piscinas de recirculación de aguas lluvias y no domésticas, reservorio de agua y planta de tratamiento de aguas domésticas

La instalación portuaria cuenta con un sistema de recirculación de aguas lluvias y de aguas residuales no domésticas que se puedan generar por las aguas lluvias que entran en contacto con los materiales almacenados en los patios de acopio o las aguas de exceso de las actividades de riego de vías destapadas y patios.

Estas aguas son conducidas mediante canales a dos piscinas de sedimentación que por rebose descargan en el reservorio principal de agua, lo que permite aprovechar las aguas lluvias que caen en la instalación y reutilizar las aguas decantadas para regar las pilas en los patios de almacenamiento. El sistema de recirculación de aguas es cerrado, por lo que no se generan vertimientos de aguas residuales no domésticas a ninguna fuente de agua ni al suelo.

Para el manejo de aguas residuales domésticas la instalación cuenta con una planta de tratamiento de aguas residuales donde se acometieron trabajos de adecuación con finalidad de llevar su eficiencia a niveles adecuados de remoción de contaminantes.

El fundamento del funcionamiento del sistema de tratamiento consiste en la digestión aerobia de la materia orgánica presente en el agua residual gracias a la acción de una mezcla de bacterias especialmente cultivadas para este propósito, pasa por una trampa de grasas donde se retiran las grasas y aceites que puedan estar presentes en la corriente; de inmediato las aguas son conducidas hasta el fondo del depósito que actúa como reactor biológico ascendente en este espacio se proveerá la superficie de contacto para que interactúen las baterías con la materia Orgánica en presencia de oxígeno. El resultado de este proceso es la conversión de al menos un 90 por ciento de la materia Orgánica inicial en gas carbónico y agua puntos los materiales inertes se sedimentan como lodos en el fondo del sistema siendo necesaria su remoción programada.

Las aguas con reducida carga contaminante se sedimentan en este depósito y son clarificadas por la acción de la gravedad y posteriormente pasan a un segundo depósito donde reciben una dosis ajustada de hipoclorito de sodio en solución al 0,5 por ciento con la finalidad de disminuir la carga microbiológica, el destino final de las aguas resultan antes del tratamiento del sistema es el reservorio principal de agua donde son bombeadas, por lo que estas son aprovechadas en las actividades de riego eliminando así cualquier vertimiento de aguas residuales domésticas.

Documento firmado digitalmente

Todas las actividades mencionadas en el presente reglamento se realizarán siguiendo los lineamientos establecidos en los programas del Plan de Manejo Ambiental en sus últimas versiones y modificaciones que resulten del normal desarrollo del proyecto que son listados a continuación:

CÓDIGO	NOMBRE	VERSIÓN APROBADA/FECHA
PMA-01	Programa para el manejo de sedimentos y control de la erosión	Res. 683 julio 28/98, modificada por las resoluciones 1194 de octubre 12/04, 1301 de julio 19/07, 2440 de diciembre 26/08, 787 de abril 23/10 y 1225 de octubre 01/15. (+)
PMA-02	Programa para el manejo de residuos líquidos y aguas de escorrentía en el Puerto	
PMA-03	Programa para el manejo de residuos sólidos y especiales en el Puerto	
PMA-04	Programa para el manejo de emisiones y ruido en el Puerto	
PMA-05	Programa para el manejo de residuos líquidos por aprovisionamiento de combustibles a buques	
PMA-06	Programa para el manejo de residuos sólidos por aprovisionamiento de combustibles a buques	
PMA-07	Programa de Arborización	
PMA-08	Programa de manejo de la alteración a la biota marina	
PMA-09	Programa de información y comunicación	ídem (+) y Res 2101 de 2021.
PMA-10	Programa de manejo paisajístico	ídem (+)
PMA-11	Programa Manejo de la Fauna	Res 2101 de 2021.
PUE-C-01	Manejo integral de residuos sólidos	Res. 683 julio 28/98, modificada por las resoluciones 1194 de octubre 12/04, 1301 de julio 19/07, 2440 de diciembre 26/08 y 787 de abril 23/10.
PUE-C-05	Manejo de aguas de escorrentia	
PUE-C-06	Control de generación de vertimientos industriales	
PUE-C-07	Control de generación de vertimientos domésticos	
PUE-O-021	Programa de educación ambiental	ídem (+) y Res 2101 de 2021.
PUE-O-022	Programa para la formación de lideres	
PUE-O-023	Programa de formación para el empleo y contratación de mano de obra*	ídem (+)

A su vez, se hará el respectivo seguimiento a la implementación de los programas de acuerdo con los programas de Plan de Monitoreo y Seguimiento establecido por el Plan de Manejo Ambiental que se presenta a continuación:

CÓDIGO	NOMBRE	VERSIÓN APROBADA/FECHA
N.A.	Programa de manejo integral de residuos sólidos	Res. 683 julio 28/98, modificada por la resoluciones 1194 de octubre 12/04, 1301 de julio 19/07, 2440 de diciembre 26/08 y 787 de abril 23/10.
N.A.	Programa de manejo de aguas de escorrentía	
N.A.	Programa de control de generación de vertimientos industriales	
PDM-01	Programa de seguimiento y monitoreo de calidad del agua	Res. 683 julio 28/98, modificada por la resoluciones 1194 de octubre 12/04, 1301 de julio 19/07, 2440 de diciembre 26/08, 787 de abril 23/10 y 1225 de octubre 01/15. (+)
PDM-02	Programa de seguimiento y monitoreo de calidad de aire y ruido	
PDM-03	Programa de seguimiento y monitoreo del manejo de residuos peligrosos y no peligrosos	
PDM-04	Programa de seguimiento y monitoreo del manejo de la arborización	
PDM-05	Programa de monitoreo de comunidades bióticas marinas	
PDM-06	Programa de seguimiento y monitoreo de información y Comunicación	
PDM-07	Programa de seguimiento y monitoreo al manejo paisajístico	
PDM-08	Programa de seguimiento y monitoreo Educación Ambiental	ídem (+) y Auto 7433 de 2018 y Auto 103 de 2020
PDM-09	Programa de seguimiento y monitoreo Formación de Líderes	
PDM-10	Programa de seguimiento y monitoreo Generación de Empleo y Contratación*	

Documento firmado digitalmente

CÓDIGO	NOMBRE	VERSIÓN APROBADA/FECHA
PDM-11	Programa de seguimiento y monitoreo al manejo paisajístico	
PDM-12	Programa de seguimiento y monitoreo Manejo de la Fauna	Res 2101 de 2021.
PDM-01.1	Programa de seguimiento y monitoreo Manejo de sedimentos y control de la erosión.	ídem (+)

CAPÍTULO VIII DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

La Instalación Portuaria no autorizará el cargue o descargue de las naves si la documentación está incompleta, o contiene errores e inconsistencias. El Agente Marítimo deberá presentar la correspondiente copia del Acta de Visita de Capitanía del Puerto a la Gerencia de Operaciones Marítimas, oficina de documentación una vez efectuada a cada nave o buque. No autorizar la operación de cargue o descargue de naves o buques o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y Manual de Procedimientos

8.2. Facilitación del tráfico marítimo

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general.

8.3. Visita Oficial

Al arribo de las naves y antes de autorizar las operaciones de cargue y descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se realizará una visita oficial a las naves por parte del personal asignado por la Capitanía de Puerto de Cartagena

8.4. Libre plática

Concluida la visita y si no existen situaciones que lo ameriten, el Capitán de Puerto declarará libre plática para la nave. Una vez cumplida esta declaración la Gerencia de Operaciones podrá autorizar el inicio de las operaciones cargue y descargue de la nave.

8.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

No se autorizarán los servicios solicitados por los usuarios, cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria y con la Superintendencia de Transporte conforme a reportes de la misma, o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.

Suspender la autorización de prestación de servicios a los Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando las prestaciones de los servicios por parte de los Operadores Portuarios conlleven peligro a la carga, medio ambiente, personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia General de Puertos lo solicite.

Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos adecuados y seguros para cada caso, hasta cuando se corrijan las anomalías que causaron la suspensión.

Solicitar a la Superintendencia de Transporte o a quien haga sus veces, suspender o cancelar definitiva o temporalmente el registro al Operador Portuario que cometa irregularidades, o cuando no califique de acuerdo a la evaluación que haga la Zona Franca Argos S.A.S.

Documento firmado digitalmente
GTEC

LISTADO DE ANEXOS

1. Plan de Gestión del Riesgo de Desastres
2. Plano General del Terminal Zona Franca Argos
3. Plan de Señalización y Procedimientos de Atraques
4. Especificaciones Técnicas Bolardos – Batimetría Muelle
4.1. Especificaciones de las Bitas
5. Port. Brief Zona Franca Argos
5.1. Instrucciones documentarias Mv. Caribe Star
5.2. Plan de Carga de un Descargue en Zona Franca Argos
5.3. Plan de Cargue de Clinker al granel
5.4. Plan de Cargue de Cemento empacado
5.5. Ficha de datos de seguridad del producto
6. Lista Chequeo de Seguridad
7. Diagrama de Amarre de Buques
8. Reglamento de Higiene y seguridad Industrial
9. Procedimiento Técnico del Muelle
10. Plan de Manejo Ambiental: Resolución 0683 de 1998
10.1. Resolución 1194 del 12 de octubre de 2004
10.2. Resolución 1301 del 19 de julio de 2007
10.3. Resolución 2440 del 26 de diciembre de 2008
10.4. Resolución 787 del 23 de abril de 2010
10.5. Resolución 1225 del 1 de octubre de 2015
11. Permiso de Emisiones Atmosféricas - Resolución 0389 del 30 de agosto de 2019
12. Port Regulations Zona Franca Argos
13. SOP Control acceso instalaciones portuarias
14. Resolución 20213030007805 del 21 de mayo de 2021 – Aprobación RCTO
15. Certificado de existencia y representación Legal
16. Certificado BASC No. COLCTG00092-1-13 expedido el 22 de julio de 2021.

Documento firmado digitalmente

GTEC

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. **20233030009675**

Fecha: **03-08-2023**

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 8 de marzo de 2010"

LA VICEPRESIDENTA DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios y de la Resolución No. 850 de 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto No. 4165 del 3 de noviembre de 2011 y Resolución No. 1069 de 15 de julio de 2019.

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 1° de la Ley 1ª de 1991 "Estatuto de Puertos Marítimos" establece que la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos son de interés público.

2. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos "(…) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelaciones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.".

3. Que, a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone "Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.".

4. Que, en virtud de lo anterior, la Superintendencia General de Puertos mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.

5. Que mediante Resolución 683 del 28 de julio de 1998, el Ministerio del Medio Ambiente estableció un Plan de Manejo Ambiental para la operación de las instalaciones portuarias de la hoy Sociedad Portuaria Zona Franca Argos, modificada a su vez por las Resoluciones No 1194 de 2004,1301 de 2007,2440 de 2008, 787 de 2010, 1225 de 2015 y Resolución 2101 de 2021.

6. Que mediante Decreto 101 de 2000 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones" modificado por el Decreto 2741 de 2001, le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de Concesiones Portuarias, y en su artículo 30 numeral 16 radicó

Documento firmado digitalmente

en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR, la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.

7. Que el Decreto 2741 de 2001, en su artículo 5, modificó el parágrafo 2° del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, vigilancia y control.

8. Que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, con el objeto de "planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.".

9. Que el 8 de marzo de 2010, el otrora Instituto Nacional de Concesiones- INCO y la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 003, cuyo objeto "permite al concesionario, la ocupación en forma temporal y exclusiva de una zona de playas, bajamar y aguas marítimas accesorias junto con las construcciones e inmuebles por destinación que allá se encuentran, para la construcción, operación y el desarrollo de actividades portuarias de servicio privado. El área solicitada en concesión se encuentra ubicada en la zona portuaria de Mamonal, en jurisdicción del Distrito Especial Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, con las zonas correspondientes al área aledaña a la dársena de Cospique y al área correspondiente a las zonas de uso público aledañas a los terrenos del proyecto que fuera de Alcalis de Colombia S.A., por el termino de veinte (20) años a cambio de la contraprestación establecida en la Clausula Octava de este contrato".

10. Que a través de la Resolución No. 461 del 3 de noviembre de 2010, el INCO aprobó la realización de inversiones adicionales, consistentes en la construcción de paso a nivel, por valor de $362.28.997

11. Que el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" en su artículo 2° numeral 2.4, y artículo 6° numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.

12. Que mediante Decreto 4165 de 03 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un Establecimiento Público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

13. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, "Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.", disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.

14. Que de conformidad con el artículo 2° de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación "(…) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.".

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

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

1. *Servicios portuarios que presta.*
2. *Condiciones de la prestación de los servicios.*
3. *Políticas de calidad y acceso.*
4. *Verificación de información y documentos.*
5. *Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.*

Documento firmado digitalmente

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

16. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 18, establece:

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

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

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

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

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

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

Documento firmado digitalmente

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

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

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

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

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

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

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

20. Que, surtido el trámite previsto en la Ley para la modificación de las condiciones de los Contratos de Concesión Portuaria, la Agencia y Zona Franco Argos, suscriben el otrosí No. 1 de 2015 al Contrato de Concesión No. 003 del 8 de marzo de 2010, a través del cual se modifica la cláusula séptima del contrato "PLAN DE INVERSIONES" y la cláusula novena del contrato "GARANTÍAS".

21. Que mediante Resolución No. 2021-303-000780-5 de 21 de mayo de 2021, se aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 8 de marzo de 2010.

22. Que a través de la comunicación con radicado ANI No. 2022-409-047774-2 de 29 de abril de 2022, la Interventoría AFA Consultores y Constructores S.A. entre otros indicó que "desde el punto de vista técnico la concesión culminó las obras correspondientes a los capítulos Nueva Plataforma, Sistema de Cargue, Sistemas Eléctricos y de Control y Sistema de Amarre., incluyendo la Red Contraincendios".

23. Que mediante comunicación registro Argos No. 2021S0003852 la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. entrega a la DIMAR la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, incluyendo la información correspondiente al Terminal No. 2 de la instalación portuaria de Zona Franca Argos S.A.S.

24. Que con oficio radicado DIMAR No. 15202200202 (comunicación con radicado ANI No. 2022-409-007128-2 de 22 de enero de 2022), la Dirección General Marítima- DIMAR emite concepto No. 152021111305 frente a la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación "incluyendo la información correspondiente al terminal N° 2" entregada por la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. mediante el radicado ARGOS No. 2021S0003852 de 4 de noviembre de 2021, indicando, entre otros lo siguiente:

"(…)
Me permito remitir Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación –RCTO (…) con concepto previo No Favorable, hasta que se subsanen las observaciones y sea presentado nuevamente para evaluación de la Autoridad Marítima."

25. Que mediante comunicación con radicado ANI No. 2022-303-001490-1 de 24 de enero de 2022, la ANI solicita al Concesionario dar cumplimiento a las recomendaciones emitidas por la DIMAR en el formato M6-00-FOR-002 "FORMATO EVALUACIÓN TÉCNICA REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN".

Documento firmado digitalmente

26. Que con el radicado ANI No. 2022-409-027509-2 de 9 de marzo de 2022, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. envía a la DIMAR con copia a la ANI, los complementos solicitados por la Dirección General Marítima – DIMAR en el concepto técnico No. 152021111305.

27. Que a través de comunicaciones con radicados ANI Nos. 2022-409-035189-2 y 2022-409-036419-2 de 28 de y 30 de marzo de 2022, respectivamente, la Dirección General Marítima remite concepto No. 292022102462 en el cual informa que: "*en los aspectos relacionados con seguridad integral marítima y portuaria y lo establecido en la resolución 0850 de 2017, emite Concepto Favorable al proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Zona Franca ARGOS S.A.S".*

28. Que el 29 de marzo de 2022, a través de oficio con radicado ANI No. 2022-409-035724-2 la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., remite a la ANI concepto favorable emitido por la DIMAR.

29. Que, mediante correo electrónico de 30 de diciembre de 2021, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. remitió a la Superintendencia de Transporte actualización de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, tal y como se desprende del registro de la Superintendencia radicado ST No. 20215342149712 del 30 de diciembre de 2021.

30. Que el 8 de marzo de 2022, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. a través de correo electrónico (con registro en la Superintendencia de Transporte No. 20225340310392 de 8 de marzo de 2022) da alcance al radicado ST No. 20215342149712 del 30 de diciembre de 2021 indicando:

> *"(…)*
> *La modificación tiene lugar debido a la inclusión de la información necesaria para la operación del muelle No. 2 de la instalación portuaria cuya construcción Zona Franca Argos S.A.S. finalizó en noviembre de 2021.*
>
> *Este documento contiene adicionalmente los complementos solicitados por la Dirección General Marítima – DIMAR en oficio No. 15202200202 MD-DIMAR-CP05-AMERC del 19 de enero de 2022."*

31. Que, a través de correo electrónico de 28 de marzo de 2022, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. dio alcance al radicado ST No. 20225340310392 del 8 de marzo de 2022 comunicando lo siguiente:

> *"doy alcance al radicado del asunto y presento para su evaluación documento correspondiente al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO teniendo en cuenta que al mismo fue otorgado Concepto favorable por parte de la Dirección General Marítima – DIMAR mediante Oficio No. 29202201550 del 28 de marzo de 2022, que se anexa.*
>
> *Este documento, avalado por la por la DIMAR, contiene los complementos y modificaciones a aquel remitido con el radicado al cual se da alcance, que se relacionan a continuación y podrán ser validados (…)"*

El alcance referido fue registrado en la Superintendencia de Transporte con el radicado ST No. 20225340439242 de 28 de marzo de 2022.

32. Que con radicado ANI No. 2022-303-008777-1 de 31 de marzo de 2022, la ANI informó al Concesionario: "(…) *dado que el documento el asunto fue objeto de modificación de acuerdo con las directrices de la DIMAR, es menester contar con la verificación, validación y concepto por parte de la Superintendencia de Transporte respecto de la versión definitiva del Reglamento."*

33. Que mediante radicado ANI No. 2022-409-056939-2 de 20 de mayo de 2022, el Concesionario remite oficio a la Superintendencia de Transporte con copia a la ANI, indicando dar alcance al radicado No. 20225340439242 del 28 de marzo de 2022 y en ese orden, requiriendo a la Superintendencia revisión a la documentación adjunta.

34. Que con registro No. 20226300359901 (radicados ANI Nos. 20224090650182 y 20224090651172 de 10 de junio de 2022), la Superintendencia de Transporte informó:

> *"(…) este despacho luego de revisado el contenido de dicho reglamento, en particular lo atinente a los aspectos relacionados con la prestación de los servicios portuarios, de conformidad con lo*

Documento firmado digitalmente
GTEC

ordenado en el parágrafo 2 del artículo 20 de la Resolución 0000850 del 06 de abril de 2017, emite concepto favorable para continuar con el trámite de aprobación."

35. Que con la comunicación con radicado ANI No. 2022-303-019263-1 de 01 de julio de 2022, la ANI comunica al Concesionario lo siguiente: "(…) *con el fin de solicitar el respectivo concepto a la Autoridad Ambiental, se requiere remitir la versión definitiva del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación la cual debe estar en línea con el concepto favorable emitido por la DIMAR y socializado mediante oficio con radicado ANI No. 2022-303-008777-1 de 31 de marzo de 2022"*

36. Que mediante la comunicación con radicado ANI No. 2022-409-082421-2 de 27 de julio de 2022, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., adjunta *"(…) copia del radicado No. 20224090712982 del 29 de junio de 2022 mediante el cual remitimos el documento correspondiente a la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO al cual le fue otorgado Concepto favorable por parte de la Superintendencia de Transporte mediante Oficio No. 20226300335901 del 26 de mayo de 2022."*

37. Que con oficio radicado ANI No. 2022-303-022378-1 de 28 de julio de 2022, la Agencia solicitó concepto a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

38. Que, en atención al oficio del 28 de julio de 2022, a través de comunicación con radicado ANI No. 2022-409-090132-2 de 16 de agosto de 2022, la ANLA remitió a la Agencia Nacional de Infraestructura observaciones al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S.

39. Que en virtud de las observaciones realizadas por ANLA, mediante comunicación con radicado ANI No. 2022-605-025403-1 de 22 de agosto de 2022 la ANI pone en conocimiento de la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., las referidas observaciones.

40. Que a través de comunicado con radicado ANI No. 2022-409-100275-2 de 7 de septiembre de 2022, el concesionario da respuesta a las observaciones de la autoridad ambiental, remitiéndolas a la Agencia.

41. Que, en consecuencia, la Agencia remitió a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales las respuestas a las observaciones efectuadas por dicha entidad y atendidas por Zona Franca Argos S.A.S, solicitando la revisión y la emisión del concepto para continuar con el trámite de aprobación, a través de oficio con radicado ANI No. 2022-605-031661-1 de 5 de octubre de 2022.

42. Que mediante comunicación ANLA No. 2022266749-2-000 de 28 de noviembre de 2022, con radicado ANI No. 2022-409-133923-2 de 29 de noviembre de 2022, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, emite concepto, indicando lo siguiente:

"(…) se considera que los comentarios de esta Autoridad en relación con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por Sociedad Portuaria Zona Franca Argos S.A.S, fueron atendidos de manera satisfactoria"

43. Que, en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la ANI mediante oficio con radicado ANI No. 2023-303-004448-1 del 14 de febrero de 2023 solicitó al Concesionario remitir con sus anexos la versión definitiva del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación la cual debe estar en línea con los conceptos favorables emitidos por la Superintendencia de Transporte, la Dirección General Marítima DIMAR y la ANLA.

44. Que, con motivo de lo anterior, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., a través de la comunicación con radicado ANI No. 2023-409-034046-2 de 28 de marzo de 2023 envió a la ANI el texto definitivo del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación el cual cuenta con los conceptos de DIMAR, Superintendencia de Transporte y Autoridad Ambiental para su correspondiente aprobación.

45. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Técnico de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1069 de 15 de julio de 2019[1],

[1] Resolución No. 1069 de 2019, *"Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones"*. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos o Funcional- Proceso Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos Infraestructura de Transporte -Portuario. *"(…) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los proyectos de infraestructura de transporte y demás formas de asociación público privada de modo portuario. (…) 16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones*

Documento firmado digitalmente
GTEC

efectuar la evaluación y verificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario, y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso, a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 06 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte.

46. Que, en virtud de lo anterior, la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando radicado ANI No. 20233030094523 de 28 de junio de 2023, evaluó el documento remitido por el concesionario Sociedad Zona Franca Argos S.A.S, verificando que este contara con las aprobaciones de las entidades pertinentes, manifestando lo siguiente:

" (…)

4. ANÁLISIS

Una vez revisado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, se precisa que, en cumplimiento a la Resolución No. 00850 de 2017, para emitir la respectiva aprobación se cuenta con los conceptos favorables por parte de la Superintendencia de Transporte, Dirección General Marítima-DIMAR y de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA en los aspectos de sus competencias.

5. CONCLUSION

De acuerdo con la verificación al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y observaciones realizadas por la Dirección General Marítima- DIMAR, Superintendencia Transporte y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA, se considera viable proceder con la aprobación del referido Reglamento correspondiente al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010, el cual fue presentado mediante comunicación con radicado ANI No. 2023-409-034046-2 de 28 de marzo de 2023, toda vez que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad técnica aplicable y se encuentra acorde con lo establecido en las disposiciones contractuales.

En consonancia con lo mencionado, de manera atenta, se solicita a la Gerencia GIT Asesoría Gestión Contractual dar continuidad al trámite de aprobación respectivo, para lo cual se adjuntan los siguientes documentos: Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. y conceptos favorables citados".

47. Que sólo podrá otorgarse aprobación a la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación en lo que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010, razón por la que este acto administrativo, entre otros, no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo ni de aquellas que no se encuentren en la Zona de Uso Público concesionada.

48. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente a la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normativa vigente, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: **Aprobar** la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria para el Terminal Portuario concesionado a la SOCIEDAD ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010 y su Otrosí No. 1 del 27 de febrero de 2015 cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

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

---

de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría.". (Pag 133-134 del Manual)

Documento firmado digitalmente
GTEC

PARÁGRAFO PRIMERO. - La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuya actualización se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010 y su Otrosí No. 1 del 27 de febrero de 2015.

PARÁGRAFO SEGUNDO. - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que aquí se aprueba se efectúa en los términos que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 de 2010 y su otrosí.

PARÁGRAFO TERCERO - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S, de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010 y su Otrosí No.1 de 2015, razón por la que, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo, ni de aquellas que no se encuentren en la Zona de Uso Público concesionada, ni la operación por fuera del área total concesionada.

PARÁGRAFO CUARTO. - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010, y sus documentos modificatorios, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y su otrosí.

ARTÍCULO SEGUNDO. – Fijación. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la SOCIEDAD ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. deberá fijar ejemplar físico de la presente Resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la SOCIEDAD ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. conforme al marco normativo vigente.

ARTÍCULO TERCERO. – **Notifíquese** la presente resolución a la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

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

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

COMUNÍQUESE / NOTIFIQUESE / PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
Dada en Bogotá D.C., a los **03-08-2023**

CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA
Vicepresidenta de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó:	Mayra Karyna Rodríguez – Abogada – GAGC 1 – VJ
	Cindy Andrea Vargas Torres – Líder Técnica - GPP – VGCON
Revisó Ambiental	Laura Andrea Sastoque Martínez – Apoyo Ambiental GITA VPRE
Vo. Bo. Jurídico:	José Román Pacheco Gallego - Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 – VJ
Vo. Bo. Técnico:	Fernando Alberto Hoyos Escobar - Gerente de Proyectos Portuarios – VGCON
Vo. Bo. Ambiental:	Milena Yepes Jaramillo– Gerente Ambiental – VPRE

VoBo: CINDY ANDREA VARGAS TORRES, FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR Coord GIT, JOSE ROMAN PACHECO GALLEGO Coord GIT, LAURA ANDREA SASTOQUE MARTINEZ, LUIS ENRIQUE GUZMAN PUERTO, MAYRA KARINA CARTAGENA RODRIGUEZ, MILENA JARAMILLO YEPES Coord GIT

CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA
2023.08.03 17:55:20
Firmado Digitalmente
CN=CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA
C=CO
O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
E=cbarbanti@ani.gov.co
Llave Pública
RSA/2048 bits