



2-1- 438

Barranquilla, 30 ABR 2020

Doctor

PEDRO PABLO JURADO

Director

CORMAGDALENA

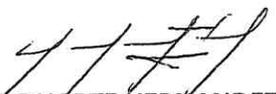
Via 40 73 290

Asunto: Envío de Reglamento de Condiciones Técnicas (Revisado) de Operación Sociedad Portuaria Riverport S.A

Respetado doctor Jurado;

De manera atenta y respetuosa me permito enviar para su aprobación, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (revisado), de nuestra instalación portuaria; el cual tras revisión de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Dimar, nos emiten el concepto favorable cumpliendo los parámetros de cada ente de control.

Atentamente,



URIEL DUARTE HERNANDEZ

Gerente

Anexos:

1. Reglamento de condiciones técnicas de operación
2. Concepto favorable Dimar
3. Concepto favorable Superintendencia de Puertos y Transporte

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 1 de 128

INDICE
CAPITULO I
ASPECTOS GENERALES

1.1	Objetivo	5
1.2	De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación	5
1.3	Definiciones	6
1.4	Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio	12
1.5	Obligaciones	12
1.5.1	Obligaciones de los operadores portuarios	13
1.5.2	Obligaciones de las agencias marítimas	15
1.5.3	Obligaciones de los usuarios del terminal portuario	17
1.5.4	Protección de Buques e instalaciones Portuarias (PBIP)	22

CAPITULO II
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1.	Organización	21
2.1.1.	La compañía o empresa	21
2.1.2.	Funciones del Terminal o Sociedad Portuaria	22
2.2.	Administración	24
2.2.1.	Modelo de administración y operación	23
2.2.2.	Relación con los usuarios	24
2.2.3.	Estructura tarifaria	24
2.2.4.	Protocolo de facturación	26
2.2.5.	Sistema de gestión de calidad	28
2.2.6.	Políticas de calidad y acceso	28
2.2.7.	Sistema de comunicación y de información	29
2.2.8.	Código de buen gobierno del puerto	29

CAPÍTULO III
INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1.	Canales de acceso	29
3.2.	Dársenas de maniobra	30
3.3.	Área de atraque	30
3.4.	Muelle	30
3.5	Ayudas a la navegación	44
3.6.	Peligros a la navegación	44
3.7.	Áreas de fondeo	45
3.8.	UKC y calado operacional	46
3.9.	Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria	46
3.10	Accesos vehiculares, férreos y peatonales	46
3.11	Patios y bodegas	47
3.12	Instalaciones para el recibo de la carga	49
3.13.	Equipos para operación portuaria	49
3.14.	Instalaciones de recepción	55
3.15.	Capacidad de las instalaciones y niveles de servicio	56

CAITULO IV
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1.	Horarios	56
4.1.1	Horario de atención al público	56



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

Fecha: 22-10-2018

P-OPE-01

Versión 2

Páginas: 2 de 128

4.1.2.	Horario de trabajo	56
4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios	56
4.3.	Documentación necesaria para la prestación del servicio	57
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos	60
4.5.	Servicios generales	60
4.5.1.	Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado	61
4.5.2.	Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas	61
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto	61
4.5.4.	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto	62
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del puerto	62
4.5.6.	Zonas de tránsito de vehículos y personas	64
4.6.	Servicios a la nave	65
4.6.1.	Características del buque tipo o de diseño	65
4.6.2.	Servicios de practica	66
4.6.3.	Servicio de remolcador	66
4.6.4.	Amarre y desamarre de buques	67
4.6.5.	Muellaje	67
4.6.6.	Apertura de escotilla	68
4.6.7.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos	68
4.6.8.	Reparaciones menores	68
4.6.9.	Aprovisionamiento y usería	68
4.6.10.	Recibo y/o suministro de lastre	69
4.6.11.	Suministro de combustible	69
4.6.12.	Servicios de lancha	71
4.6.13.	Recepción de desechos líquidos y vertimientos	71
4.6.14.	Recepción de desechos sólidos	72
4.6.15.	Servicio de vigilancia	72
4.6.16.	Servicios públicos	72
4.6.16.1.	Suministro de agua potable	72
4.6.16.2.	Electricidad	73
4.6.17.	Fumigaciones	73
4.6.18.	Alquiler de equipos y aparejos	73
4.7.	Servicios a los pasajeros	73
4.7.1.	Embarque y desembarque de pasajeros	73
4.7.2.	Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje	73
4.8.	Servicios a la carga	73
4.8.1.	Manipulación y transporte de mercancías	74
4.8.2.	Cargue/Descargue/Transbordo	74
4.8.3.	Estiba/Desestiba	75
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras	75
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías	75
4.8.6.	Trimado/Trincado/Tarja	75
4.8.7.	Manejo y reubicación	75
4.8.8.	Servicio a los contenedores	75
4.8.9.	Embalaje y reembalaje	75
4.8.10.	Pesaje/Cubicaje	75
4.8.11.	Marcación y rotulación	76
4.8.12.	Almacenaje de mercancías	76
4.8.13.	Porteo de la carga	76

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 3 de 128

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías	76
4.8.15. Cadena de frío	76

CAPÍTULO V

PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras	76
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario	76
5.1.2. Maniobra de atraque	77
5.1.3. Maniobra de amarre	77
5.1.4. Maniobra de zarpe	80
5.1.5. Maniobra de reviro	81
5.1.6. Maniobra de fondeo	82
5.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal	82
5.3. Protocolo de zarpe de emergencia	83
5.4. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	84
5.5. Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)	84
5.6. Protocolo de apertura de bodegas	84
5.7. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida de derecho a Muelle	84
5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas	86
5.9. Protocolo para la inspección simultánea de mercancías	86
5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga	86
5.11. Protocolo para el descargue con lluvia	86
5.12. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros	86
5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto	87
5.14. Protocolo de operaciones en fondeo	87
5.15. Protocolo para la entrega de la carga	88
5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	88
5.17. Protocolo sobre cargas objetables	88
5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables	89
5.19. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito	89
5.20. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua	89
5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales	90
5.22. Protocolo de operación de equipos	90
5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas	91
5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos	94
5.25. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos de carga	95
5.26. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios	96
5.27. Protocolo para el manejo de todo tipo de carga	96
5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga	96
5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga	98
5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga	99
5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte	100
5.28. Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG	100
5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)	100
5.30. Protocolo para atender emergencias y contingencias	101
5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)	104
5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado- GNL	105
5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos	105
5.30.4. Protocolo para atender derrames de graneles sólidos	105

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 4 de 128

5.31.	Protocolo de circulación dentro de la terminal	105
5.32.	Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas	107
5.33.	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción	108
5.34.	Protocolos de inspección física de la Instalación Portuaria	111
5.35.	Protocolo de capacidad de las instalaciones y nivel de servicios	111

CAPÍTULO VI

REGLAS DE TURNO DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

6.1.	Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	108
6.2.	Prelaciones para el atraque	111
6.3.	Prelaciones para servicio de practicaaje	112
6.4.	Asignación de muelle	112
6.5.	Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	114
6.6.	Desatraque	115
6.7.	Orden de desatraque	115
6.8.	Requisitos para el zarpe	116

CAPÍTULO VII

CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1.	Salud en el trabajo	121
7.2.	Protección del medio ambiente y medio marino	122
7.3.	Fumigaciones	122
7.4.	Residuos contaminantes procedentes de los buques	123
7.5.	Cargas de origen animal y vegetal	124
7.6.	Cargas de material explosivo o radiactivo	125

CAPÍTULO VIII

DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1.	Documentación	119
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo	119
8.3.	Visita oficial	119
8.4.	Libre Platica	120
8.5.	Reservas y derechos en la prestación del servicio	120

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 5 de 128

CAPITULO I ASPECTOS GENERALES

1.1 Objetivo

El presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de Riverport S.A. está orientado a la búsqueda de operaciones seguras, eficientes y amigables con el medio ambiente, que redunden en garantías de competitividad de sus clientes respecto a los mercados internacionales. Este reglamento da respuesta a los requerimientos y obligaciones establecidos en la normatividad portuaria vigente, Ley 1ª de 1991 y Resolución 850/de 2017 del Ministerio de Transporte.

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

La definición de las condiciones técnicas de operación de los puertos tiene como objetivos: facilitar la vigilancia sobre las operaciones de Riverport S.A. y de los usuarios del puerto, garantizar la operación del puerto durante las 24 horas todos los días del año, propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias, efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en actividades portuarias. El artículo 26 del Estatuto Portuario (Ley 1ª de 1991) otorga a la Superintendencia de Puertos la competencia para ejercer sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros. Cormagdalena dentro de sus facultades está la de aprobar, por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos en la cuenca del río Magdalena.

1.2 De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

- 1.2.1. Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1ª del 10 de enero de 1991 y la Resolución 850/17 del Ministerio de Transportes, las cuales constituyen parte integrante del presente Reglamento.
- 1.2.2. Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento y demás normas legales y reglamentarias de la actividad portuaria, son de obligatorio cumplimiento para la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen sus instalaciones portuarias o servicios.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 6 de 128

1.3. Definiciones

Para la correcta interpretación y aplicación de este Reglamento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **Actividad Portuaria:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; el manejo de carga, estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura, acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación, reconocimiento y usería, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos, operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación 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.
- b. **Agente de carga:** Acorde a la legislación colombiana, es la persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y aduanas Nacionales, cuyo objeto social incluye entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación, y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad.
- c. **Agente Marítimo:** Es la persona, natural o jurídica, que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave, según lo determina el Código de Comercio Colombiano y las normas administrativas que rigen su actividad. (art.1489 código de comercio).
- d. **Armador:** Es la persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. (Art.1473 Código de comercio).
- e. **Autoridad aduanera:** Es la dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, unidad administrativa especial de carácter técnico adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tiene funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación. Entiéndase como el 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.
- f. **Autoridad Ambiental:** Es el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial a nivel nacional y a Nivel Distrital, es el Establecimiento Público Ambiental Barranquilla Verde, de conformidad con lo establecido en el decreto acordal No 0842 de 2016, de la Alcaldía de Barranquilla.
- g. **Autoridad Marítima:** Es la entidad que en nombre del Estado Colombiano ejecuta la

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 7 de 128

política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima - DIMAR y sus Capitanías de Puerto. Cuando se considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad marítima y fluvial de practicaaje, ejercerá sus funciones en y coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los Terminales portuarios.

- h. **Autoridad Portuaria:** Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias, el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.
- i. **Autoridad Sanitaria:** Es el Ministerio de Salud representado a través de Comité de sanidad portuaria con la participación de DISTRISALUD y el ICA.
- j. **Canal de acceso al puerto de Barranquilla:** Es el canal oficial del puerto definido por la DIMAR y establecido en la carta de navegación oficial del puerto de Barranquilla.
- k. **Canal de acceso al Terminal Portuario:** Es el establecido por el concesionario como una vía de navegación natural o artificial sobre el cauce del río Magdalena que se desprende y conecta al canal de acceso al Puerto de Barranquilla y es utilizado como tránsito de las naves para permitirles acceder a las instalaciones portuarias o retirarse de ellas. Dependiendo de las condiciones hidráulicas del río Magdalena, pueden establecerse uno o más canales de acceso a las instalaciones portuarias.
- l. **Capitanía de Puerto:** Autoridad marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la autoridad marítima nacional en su jurisdicción. En este caso se refiere a la Capitanía de Puerto de Barranquilla.
- m. **Carga:** Son los bienes o mercancías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.
- n. **Carga a granel:** Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.
- o. **Carga Contenerizada:** Son las mercancías que independientemente de su condición de empaque, han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas, para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.
- p. **Carga General:** Es toda carga unitarizada, contenerizada, paletizada o semejante, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso, que se cargan y descargan con las grúas del muelle y que para efectos prácticos se clasifica así:
 - Empacadas, ensacadas y envasadas.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 8 de 128

- Semigraneles. - Troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
- Piezas. - Maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
- Pesada. - Cuando no se pueden manipular con las grúas normales del muelle y en general su peso excede las 30 toneladas.
La carga general es susceptible de ser paletizada, eslingada, contenerizada o manipulada Roll of – Roll on.
- q. **Carga peligrosa:** Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente, clasificadas como tal por la OMI.
- r. **Cargues o Descargues Directos:** Modalidad de una operación de cargue y descargue, cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en el Terminal.
- s. **Código PBIP:** Es el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP, que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74, aprobado por Colombia mediante la ley 8ª de 1980, aplicable en todo el territorio nacional donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional, así como a los buques de pasajeros y transporte de carga internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, que recalen en las mismas y unidades móviles de perforación mar adentro.
- t. **Comité de Programación de Operaciones:** Grupo integrado por el Director de Operaciones y los jefes y/o coordinadores del Departamento de operaciones, jefe de seguridad o su representante por parte de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y Representantes de los Agentes Marítimos y Operadores portuarios, cuya función principal es la programación de las operaciones de cargue o descargue de las motonaves en el Terminal. Este Comité se convoca por parte del área de operaciones de Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., en la medida en que las circunstancias operacionales del puerto lo ameriten.
- u. **Concesión portuaria:** Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, permite que una sociedad portuaria utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de aquellos o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una prestación económica a favor de la Nación y de los municipios o Distritos donde operen los puertos.
- v. **Consignatario:** Persona referenciada en el Conocimiento de Embarque, Guía de Cabotaje o contratos de transporte o cartas de porte.
- w. **Convenio SOLAS:** Es el convenio internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, modificado y/o adicionado por sus diferentes protocolos y aprobado en Colombia por la Ley 8ª de 1980.
- x. **CORMAGDALENA:** Ente Corporativo Especial de Orden Nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, dotado de personería jurídica propia, creada por el artículo 331 de la Constitución política y entidad que otorgó la Concesión Portuaria

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 9 de 128

a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión portuaria No.30 DEL 02 DE MAYO DE 2006.

- y. **CUT OFF:** Se refiere al límite máximo de tiempo en el cual toda carga de exportación que vaya a ser objeto de embarque en una motonave previamente programada, puede ingresar al Terminal portuario objeto del contrato de concesión portuaria No.30 DEL 02 DE MAYO DE 2006, a fin de que se realicen los trámites y efectivamente se realice el embarque en los tiempos y horas programadas. En ese periodo el usuario debe proveer toda la información de la carga y cancelar los servicios portuarios, a fin de que se pueda producir la autorización de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. para el embarque. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., establecerá la fecha y hora del Cut Off, pudiendo el usuario solicitar con anticipación su extensión, cuya aceptación será discrecional por parte de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- z. **Establecimiento Público Ambiental Barranquilla Verde:** Es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local, que establece planes y programas de educación ambiental para el desarrollo de la preservación ecológica.
- aa. **Departamento Administrativo Distrital de Salud (DISTRISALUD):** Organismo estatal de orden local que regula los programas de sanidad portuaria y plaguicida.
- bb. **Derechos especiales de Giro (DEG):** Moneda de cuenta oficial del Fondo Monetario Internacional, cuyo valor se establece de manera dinámica con cargo al promedio del valor de una canasta de monedas de aceptación internacional.
- cc. **Dirección General Marítima (DIMAR):** Es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del gobierno nacional en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el decreto Ley 2324 de 1984 y los reglamentos y disposiciones que la reformen y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo colombiano.
- dd. **Dirección de Impuestos y Aduanas nacionales (DIAN):** Unidad Administrativa especial de carácter técnico, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tienen las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios (Decreto 2117 de 1992 – Decreto 2685 de 1999).
- ee. **Instituto Colombiano Agropecuario:** Es el ente estatal regulador económico en los precios de mercado de productos agrícolas, promoviendo la asistencia técnica.
- ff. **Instituto Nacional de Pesca y Agricultura (INPA):** Entidad estatal adscrita al Ministerio de agricultura que regula los convenios y proyectos acuícolas.
- gg. **Libre plática:** Autorizaciones que dan las autoridades portuarias para el inicio de operaciones en una motonave luego de firmar el acta de visita.
- hh. **Maniobrabilidad de atraque:** O zona de atraque y desatraque o zarpe, es el punto donde la nave es totalmente dependiente de los mecanismos de tierra y sus máquinas permanecen en stand by hasta que esté totalmente seguro en tierra, momento en el cual se da por terminado con las máquinas y la nave depende totalmente de su situación de

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 10 de 128

- ataque.
- ii. **Muisca:** Modelo gestión implementado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia, con el objetivo de establecer aspectos organizacionales, de procesos y tecnología como ejes fundamentales del mismo.
 - jj. **Naturaleza de la Obligación Aduanera:** La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono o el decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía y obligación que recaiga sobre ella. (Art. 4 Decreto 2685/99).
 - kk. **Nave:** Es el barco, buque, embarcación o motonave que transporta carga de importación y/o exportación, trasbordo y cabotaje, pudiendo ser de línea regular o línea ocasional. En general, se refiere a toda construcción principal o independiente idónea para la navegación a las que se refieren los artículos 1432 y 1433 del Código de Comercio.
 - ll. **Nave de línea regular:** Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.
 - mm. **Nave de línea ocasional:** Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.
 - nn. **Obligación aduanera en la importación:** Nace por la introducción de mercancías del exterior al territorio nacional. Comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar, 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 exigencias requisito y condiciones establecidas en las normas correspondientes.
 - oo. **Organización Marítima internacional (O.M.I):** Organismo consultivo de las Naciones Unidas de cobertura mundial responsable de las regulaciones relacionadas con el mar y que agrupa a todos los países que ejercen actividad portuaria marítima.
 - pp. **Operador portuario:** Es la persona natural o jurídica vigilado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, que presta servicios en los terminales, tales como cargue y descargue, vaciado y llenado de contenedores, dragado, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, reparaciones menores, tarja, trincado, alquiler de equipo, almacenamiento, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga y toda otra actividad que se realice en el Terminal, tal como lo estipula el artículo 5 de la Ley 01 de Enero 10 de 1991 y el decreto 2091 de 1992 y las normas que en el futuro lo modifiquen lo adiciones.
 - qq. **Plan de Manejo Ambiental (PMA):** Conjunto de programas, proyectos y actividades a ser desarrolladas dentro del Terminal, tendientes a lograr un equilibrio entre el desarrollo portuario y el medio ambiente.
 - rr. **Puerto:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial. (Art.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 11 de 128

- 5, numeral 5.11, Ley 1 de 1991). Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos. En este caso se refiere a la Sociedad portuaria RIVERPORT S.A.
- ss. Responsables de la obligación aduanera:** De conformidad con las normas correspondientes, serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el propietario, el poseedor o tenedor de la mercancía, así mismo serán responsables de las obligaciones aduaneras que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, las Sociedades de Intermediación Aduanera y el declarante. Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la DIAN o por la entidad que en futuro haga sus veces. (Art. 3, Decreto 2685/99).
- tt. Ro – Ro:** Buque cuyo diseño permite embarcar o desembarcar equipos rodantes, mediante la utilización de rampas. Este sistema se conoce con Roll On – Roll Off (Entra rodando – Sale rodando), siendo su abreviatura Ro – Ro.
- uu. Sociedad de Intermediación Aduanera:** Persona jurídica cuyo objeto social principal es el ejercicio de la intermediación aduanera, para lo cual debe obtener autorización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. También se consideran Sociedades de Intermediación Aduanera, los Almacenes Generales de Depósito sometidos al control y vigilancia de la Superintendencia Bancaria, cuando ejerzan la actividad de Intermediación Aduanera, respecto de las mercancías consignadas o endosadas a su nombre en el documento de transporte, que hubieren obtenido la autorización para el ejercicio de dicha actividad por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sin que se requiera constituir una nueva sociedad dedicada a ese único fin.
- vv. Sociedades Portuarias:** Son sociedades anónimas constituidas con capital privado público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionadas con la actividad portuaria. (Art.5.20 Ley 1ª de 1991).
- ww. Terminal Portuario:** Unidad establecida en un puerto, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina. En este caso se refiere al Terminal Portuario objeto del contrato de concesión portuaria No.30 DEL 02 DE MAYO DE 2006, suscrita entre CORMAGDALENA y la Sociedad portuaria RIVERPORT S.A.
- xx. Transferencia Marítima:** Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transferida de un medio de transporte marítimo a otro o al muelle y viceversa.
- yy. Transferencia terrestre:** Comprende el grupo de actividades mediante las cuales la carga es transportada por vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del País o fuera de la instalaciones del Terminal Portuario tales como: Del costado de la nave al sitio de almacenamiento, del costado de la nave a su destino final fuera del Terminal Portuario o a otro depósito habilitado; del sitio de almacenamiento a su destino final fuera del Terminal Portuario y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones del Terminal Portuario.
- aaa. Usuario:** Son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 12 de 128

intermediación aduanera, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal Portuario de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

- bbb. Usuario Aduanero Permanente (UAP):** Se entiende por Usuario Aduanero Permanente, la persona jurídica, reconocida e inscrita en la DIAN previo cumplimiento de la Norma Aduanera como usuario alternativamente exportador. (Art. 28. Decreto 2685/99).
- ccc. Ventana de arribo:** Es el lapso de tiempo del cual disponen los usuarios para presentar la nave en el Terminal en condiciones para iniciar el cargue.
- ddd. Ventana de estadía:** Es el lapso de días / horas durante el cual el buque debe realizar la operación de cargue y descargue, programado desde que se declara lista para iniciar la operación hasta que finalice el cargue.
- eee. Zona de espera a la gira:** O zona de maniobra y ciaboga, es el punto cercano al muelle donde la nave hace la maniobra para atracarse ya sea directamente al muelle o a instalaciones off shore. En este momento entra el proceso en el cual la nave maniobra con sus propias máquinas y pierde algo de su independencia, por tener líneas a tierra o potalas en el agua, para reducir la viada y si es el caso, la asistencia de equipos de apoyo al atraque.

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

1. Riverport para la prestación del servicio, utiliza el siguiente personal mínimo:
 - A- Director de Operaciones, con formación en ingeniería o carreras afines y experiencia en Logística portuaria.
 - B- Jefe de patio, con formación técnica en operaciones portuarias.
 - C- Supervisor de patio, con formación técnica en operaciones portuarias.
 - D- Auxiliar de patio, con conocimientos en operaciones portuarias.
 - E- Operador de Shiploader, con experiencia en la operación del equipo de cargue de carbón, shiploader.
 - F- Técnico electricista, con formación técnica eléctrica.
 - G- Técnico mecánico, con formación técnica en mecánica de equipos de movimiento de materiales.
 - H- Operador de báscula, con conocimientos en operación de básculas.
 - I- Director de protección, Oficial de protección de la IP, con formación en ingeniería o carreras afines, certificado en curso OMI 3.21 y experiencia en seguridad y operaciones portuarias.
2. El registro del solicitante ante el Terminal Portuario no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada.
3. Los contratistas que realicen actividades en las instalaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se obligan a cumplir todas las normas estipuladas en este Reglamento y en especial la que aplica a los Operadores Portuarios, en lo relativo a seguridad industrial,

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 13 de 128

- salud ocupacional y medio ambiente, idoneidad del personal contratado para las actividades portuarias, entrenamiento y evaluación del trabajador
4. Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
 5. No permitir el ingreso a sus instalaciones de personal técnico, operadores de equipo que no puedan demostrar su idoneidad, experiencia y habilidad.

1.4.1 Cuantificación de las cargas

La cuantificación de las cargas recibidas y/o despachadas, se realiza de la siguiente forma:

Carga de importación

La unidad de medida de las cargas recibidas de importación es el Kilogramo y el peso es determinado a través de una báscula de pesaje en bache, de alta precisión, la cual registra el peso de todo el producto recibido, el cual se almacena en forma mecanizada en los silos o bodegas asignadas, a través de transportadores de banda y de cadena, las cantidades pesadas se registran en el software de control de inventarios y para el despacho se pesan nuevamente con dos básculas de bache, con destino a camiones o planta de producción, registrándose cada transacción en el software.

Carga de exportación

Las cargas de exportación (Carbón y Coque), son recibidas en tractocamiones, que se pesan en básculas camioneras con una capacidad de 80 Toneladas, el producto es recibido en el patio de almacenamiento, identificando claramente el producto y cliente, en pilas separadas, para el despacho en las motonaves, no se realiza pesaje físico en básculas, éste se determina a través de Draught survey (Inspección de calados), que consiste en determinar el peso cargado con base en la medición del volumen de agua desplazada, calculado por un Surveyor autorizado por el cliente y el primer oficial de la motonave, con base en el resultado se determina las toneladas finales cargadas y éstas se registran en el software de control de inventarios, descontándolas de lo recibido.

1.5. Obligaciones

1. Por el sólo hecho de ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Sociedades de Intermediación Aduanera, Transportadores, Empresas Contratistas, autoridades estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 14 de 128

2. Ninguna persona, incluida la tripulación, podrá desembarcar, embarcar y manipular por los muelles o cualquier otro sitio del Terminal, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualquiera que sea su clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y las autoridades competentes.
3. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exime o exonera a los usuarios y autoridades de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, CORMAGDALENA o por las demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como autoridades de inmigración, sanitarias, policivas, control del medio ambiente y otras que por normas legales sean establecidas.
4. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., está en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso de los funcionarios de la Superintendencia de Puertos y Transporte y CORMAGDALENA, al Terminal portuario objeto del contrato de concesión No.30 DEL 02 DE MAYO DE 2006. Igualmente se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que estas entidades requieran y aquellas que se les solicite por razones especiales.
6. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., es responsable por la veracidad y exactitud de los informes que presente. La Superintendencia de Puertos y transporte y/o CORMAGDALENA, dentro de sus atribuciones podrá aplicar sanciones cuando se encuentren irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según la naturaleza de la irregularidad.
7. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., está en la obligación de mantener vigentes las pólizas de seguros que garanticen el cumplimiento de las disposiciones legales y obligaciones contractuales vigentes, tales como las de responsabilidad civil y daños a la nación y/o terceros o al medio ambiente.

1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios

La inscripción del Operador Portuario conforme al presente Artículo implica su manifestación en el sentido de que conoce y acepta los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.

1. Mantener vigente tanto las pólizas exigidas para el ejercicio de la actividad portuaria, como el registro y autorización ante la Superintendencia de puertos y transporte (Res. 7726 de 2016).
2. Registrar ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., a todo el personal dependiente y/o subcontratado que requiera para sus operaciones, e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 15 de 128

3. Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
4. Informar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., la aceptación o desistimiento de una operación en el Terminal.
5. Cumplir de manera inmediata todas las instrucciones impartidas por la Administración de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. o sus representantes, en las diferentes áreas del Terminal.
6. Informar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., cualquier irregularidad que detecten en el desarrollo de sus actividades y de las observadas en la prestación de los servicios de otros operadores, que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia del Terminal.
7. Mantener una estadística de las operaciones que realice en el Terminal y suministrar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., cuando ésta lo requiera, la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
8. Cumplir las demás obligaciones contempladas a lo largo del presente reglamento y en conformidad con las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
9. El Operador Portuario se compromete a suministrar oportunamente el personal y/o el equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades en las fechas y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencia determinados por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., de conformidad con lo establecido en el Comité de Operaciones. En el evento que un operador portuario incumpla con el Servicio solicitado por el usuario, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., podrá asignar otro que lleve a cabo las labores de operación portuaria y responsabilizará al primero de las reclamaciones y gastos que se deriven de su incumplimiento.
10. El Operador Portuario suscribirá las garantías que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., determine necesarias ante posibles daños físicos y ambientales que por su culpa sean causados a terceros, a las instalaciones del Terminal y a la carga.
11. La responsabilidad de un Operador Portuario cesará cuando se produzca la notificación a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., de la revocación o renuncia formal de la operación y la aceptación por parte del nuevo Operador Portuario.
12. El Operador Portuario estará ubicado en el sitio asignado por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica, previa programación de la Dirección de Operaciones y una vez finalice la operación deberá retornar a su área de parqueo asignada.
13. El Operador Portuario está en la obligación de recoger las basuras que se generen por motivos de la operación que está realizando. En caso de que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., efectúe o contrate la limpieza de un área específica, en razón a la operación efectuada por el Operador, facturará al mismo el valor de ésta.
14. Los operadores portuarios serán responsables ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., por daños que se deriven durante la prestación de servicios a las personas, equipos, carga,

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 16 de 128

- naves o infraestructura portuaria, ya sean servicios prestados directamente por el operador nominado o por empresas subcontratadas para tales fines.
15. El operador portuario debe ser consciente que las metas de eficiencia portuaria dependen de la calidad de los equipos y de su mantenimiento, del personal calificado y de la tecnología que se utilice para la manipulación de la carga y los servicios a las naves. Por lo tanto los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias del Terminal deben hacerlo en óptimas condiciones de operación y seguridad, las cuales sólo pueden ser garantizadas cuando éstos son inspeccionados por una compañía certificadora nacional o internacional o por Surveyors reconocidos por la autoridad competente, que permiten cumplir con el "Acuerdo de rendimientos mínimos con el operador portuario " vigente, que está basado en el tipo de mercancía, embalaje, tipo de nave y equipos a utilizar en la operación y si ésta es con cargue o descargue.
 16. El operador portuario se compromete a mantener vigente su registro de Operador Portuario, de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
 17. Los servicios relacionados con el cargue, descargue y movilización de las mercancías y maniobras o atención a las naves serán prestados por operadores portuarios comprometiéndose éstos a cumplir con los requisitos establecidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y estar a paz y salvo con la misma y con la Autoridad Portuaria por todo concepto.
 18. La responsabilidad de un operador portuario cesará cuando se produzca la notificación por escrito, con la debida anticipación a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. por parte del Agente Marítimo y del Operador Portuario de la revocación o renuncia formal de la operación y la aceptación por escrito por parte del nuevo operador portuario.
 19. Los Operadores Portuarios que vinculen trabajadores portuarios a través de empresas de servicios temporales y de cooperativas u otra, deberán constatar plenamente que las mismas estén debidamente autorizadas por el Ministerio de Trabajo o por la Superintendencia respectiva, según el caso. En todo caso cumplirán con la Normatividad Laboral.

1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas

Las agencias marítimas como representantes del buque, ante Riverport, tienen las siguientes obligaciones:

1. Presentar la documentación requerida como empresa y las autorizaciones para ejercer su función.
2. Anunciar oportunamente la motonave a agenciar, con la respectiva información de ésta.
3. Manifiestar la motonave en el Muisca oportunamente.
4. Informar los requerimientos de la motonave oportunamente y cumplir los requisitos para cada operación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 17 de 128

5. Presentar la documentación de la motonave, requerida por el código PBIP, 96 horas antes del atraque.
6. Cumplir con los trámites ante la DIAN, oportunamente.
7. Gestionar todo lo administrativo, relacionado con la permanencia de la nave en puerto.
8. Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada, que contraiga en el puerto.
9. Cumplir con las obligaciones como usuarios del terminal portuario, definidas en el presente reglamento.

1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

1. Los usuarios y contratistas que realicen actividades en las instalaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se obligan a cumplir todas las normas estipuladas en este Reglamento y en especial la que aplica a los Operadores Portuarios, en lo relativo a seguridad industrial, salud ocupacional, medio ambiente y código PBIP, idoneidad del personal contratado para las actividades portuarias, entrenamiento y evaluación del trabajador, pago de salarios, prestaciones sociales y sistema de seguridad social integral de los trabajadores y cualquier otra de las obligaciones contempladas aplicables al empleo o participación del recurso humano en las operaciones. Esta obligación se extenderá al personal subcontratado que la empresa utilice en sus operaciones.
2. No habrá vinculación laboral entre la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y el personal, directo o indirecto, del contratista.
3. Todo trabajador debe portar el carné de identificación en un lugar visible.
4. Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
5. Disponer del personal y/o equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades, en las fechas y horas acordadas, así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
6. Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica y a las normas de seguridad industrial de conformidad con los estándares establecidos en el Terminal.
7. Realizar una selección técnica y adecuada de su personal operativo y practicarle todos los exámenes ocupacionales pertinentes. Para los operadores de equipos dará atención especial a los exámenes de agudeza visual y auditiva.
8. Brindar a su personal programas de educación orientada al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
9. Asignar un supervisor permanente que se responsabilice sobre la seguridad de todas sus operaciones realizadas en el Terminal.
10. Responder ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y ante terceros, por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro del Terminal, ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados por otros operadores o contratistas

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 18 de 128

independientes. Igualmente responderá por los daños que cause su personal a las personas, naves, carga, equipos e instalaciones del Terminal.

11. Controlar la permanencia de los trabajadores en el Terminal, la cual deberá obedecer exclusivamente a actividades operativas autorizadas por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
12. Cumplir con los estándares de seguridad industrial, en lo referente a la prohibición de fumar en el Terminal y laborar bajo los efectos del licor o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas.
13. Responder por los salarios, prestaciones sociales, seguridad social integral, contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales del personal que utilice para realizar las actividades en el Terminal. En ningún caso habrá vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y el personal del operador.
14. Mantener los amparos de todos sus trabajadores o dependientes bajo el Sistema de Seguridad Social Integral, según lo ordena la Ley 100 de 1993, la Resolución 1083 de 1994 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, y demás normas al respecto. (Administradora de Riesgos Laborales - ARL; Empresa Promotora de Salud - EPS; y Administradora Fondo de Pensiones - AFP) Deberá acreditar ante la Sociedad Portuaria la afiliación y paz y salvo de todo su personal ante el Sistema de Seguridad Social Integral.
15. Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., si ésta fuera demandada o recibiere algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador, directo o indirecto, del Operador Portuario. Y responder ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., por cualquier perjuicio que por estos eventos llegara a causarse.
16. Los usuarios y operadores portuarios velarán porque las personas a su cargo solamente ingresen al Terminal cuando tengan labores específicas que desempeñar. El incumplimiento de esta norma acarreará la suspensión definitiva del permiso otorgado a la persona.

1.5.3.1 Obligaciones en materia de seguridad social y salud ocupacional.

1. Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones del Terminal, todas las normas y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., en sus Procedimientos de Seguridad, en el Programa de Salud Ocupacional y en cualquier otro medio por el cual se entreguen instrucciones al respecto.
2. Mantener su propio Procedimiento de Seguridad y Sistema de Gestión en Salud y seguridad, acorde con su actividad económica y los factores de riesgo de la Sociedad Portuaria.
3. Vestir uniforme completo, marcado en la espalda con el logo y nombre de la empresa a la que pertenece.
4. Utilizar botas o zapatos industriales de cuero.
5. Usar chaleco contramarcado con el nombre de la empresa en material reflectivo cuando se encuentre en las áreas de muelles, zonas de operación, almacenamiento o fábrica de alimentos.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 19 de 128

- 6 Usar casco de seguridad en muelles, patios de almacenamiento, en bodegas y en montacargas cuando este no sea cabinado.
- 7 Usar chaleco salvavidas para trabajos en el agua o con riesgo de caída al río y durante el transporte en la lancha.
- 8 Usar guantes industriales en operación o maniobra de aparejos de cargue y descargue, muelles, para trincar o destrincar carga en los patios, para realizar labores manuales que involucren mercancías pesadas o metálicas y para adelantar trabajos de demolición o remoción de escombros durante las obras civiles.
- 9 Utilizar gafas de seguridad durante la maniobra de descargue o despacho de mercancías a granel, para la operación en el patio de carbón, labores de barrido en la parte interna de las bodegas y en la vía principal, para trabajos de demolición y embalaje o desembalaje de productos químicos.
9. Usar protección respiratoria en las operaciones de descargue, embalaje, desembalaje, recibo y despacho de mercancías a granel, de carbón y de productos químicos.
10. Usar protectores auditivos para labores realizadas a bordo de equipos generadores de ruidos por encima de 85 decibeles, grúas y bodegas graneleras, cuando se encuentren en operación.
11. Responder por las obligaciones que no cubra el sistema integral de seguridad social, en los términos señalados por la ley.
12. Exigir iguales condiciones, a las de sus propios trabajadores, para el personal de los operadores o contratistas que le provean servicios, sin perjuicio de su responsabilidad directa como Operador Portuario a cargo de la operación.
13. Responder ante las autoridades ambientales y la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., por los derrames de hidrocarburos (combustible, aceite, etc.) que se presenten en desarrollo de su actividad. Deberá desarrollar todos los controles necesarios para minimizar el riesgo de este tipo de accidentes, así como disponer de las barreras si así lo amerita su actividad como operador, o sistemas especializados para la neutralización de los derrames que se presenten. En caso de ocurrencia de derrames de hidrocarburos, el Operador Portuario deberá responder civilmente por los daños causados a la nación y/o terceros y asumir el total de los costos que se generen por la presentación del siniestro.
14. Cumplir con lo establecido en los Procedimientos de Seguridad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., en cuanto a la prevención de accidentes, y si llegara a ocurrir un siniestro proceder de acuerdo al estándar de reporte e investigación de accidentes.
15. Tomar de inmediato las medidas correctivas, en armonía con lo dispuesto en este Reglamento y demás disposiciones pertinentes, cuando ocurra un accidente que cause lesiones personales o averías a las instalaciones, embarcaciones, equipos, maquinaria o carga. El supervisor u otro representante del Operador Portuario en conjunto con representantes de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., tomarán de inmediato las acciones pertinentes. Igual procedimiento se realizará en caso de robo, saqueo, contaminación o cualquier otra anomalía.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 20 de 128

1.5.3.2 Obligaciones respecto a equipos y herramientas de trabajo.

1. Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo deberá realizar las respectivas pruebas periódicas y/o certificaciones de casa clasificadora a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes, los cuales deben ser suministrados al departamento de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
2. Establecer un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. Será obligación del operador exigir iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas, sin perjuicio de su responsabilidad como operador directo. Este programa deberá ser suministrado semestralmente a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
3. Mantener certificados vigentes de todos sus equipos. La certificación deberá hacerse por una casa clasificadora de reconocimiento internacional y aprobado por DIMAR o entidad competente. Cualquier equipo rentado por el operador también deberá estar certificado bajo las mismas condiciones. No se pueden operar equipos con deficiencias en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad. Esta certificación debe ser renovada y aportada anualmente o cuando la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., lo considere necesario.
4. Mantener identificación de todos los equipos utilizados en las operaciones, conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., De no cumplir con tal obligación, se entenderá suspendida la autorización otorgada para trabajar en la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
5. Cumplir estrictamente los estándares para los trabajos en caliente, en altura, bloqueo y señalización y espacios confinados, solicitando el respectivo permiso de trabajo ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
6. Abstenerse de efectuar cualquier tipo de mantenimiento preventivo, correctivo, reparaciones a los equipos que se encuentren dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. Para efectos de determinar la clase de mantenimiento que podrá realizarse, el Operador Portuario solicitará por escrito a la Dirección de Operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., e informará todos los detalles del trabajo a realizar, el cual no podrá efectuarse hasta que este le sea aprobado.
7. En el evento de requerir conductores para sus operaciones, estos deberán contar con licencia de conducción en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor asignado.
8. Respetar la velocidad máxima permitida para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro del Terminal, de acuerdo con lo establecido en los Procedimientos de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 21 de 128

1.5.3.3 Obligaciones sobre garantías y seguros.

1. Constituir las pólizas de seguros que Mintransporte o ente regulador y la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., determinen necesarias ante posibles daños que en el desarrollo de sus actividades sean causados en general a terceros, a las instalaciones del Terminal, a la carga, a los buques y al medio ambiente. El Operador Portuario que cambie de actividad, deberá modificar las pólizas de acuerdo a su nueva clasificación.
2. Realizar el pago oportuno de las primas de las pólizas de seguros expedidas para la realización de sus operaciones, para lo cual deberá presentar soportes de dicho pago.

1.5.3.4 Obligaciones respecto a facturación y pagos a la Sociedad Portuaria Riverport. S.A.

1. Pagar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., las facturas generadas por los servicios prestados en las instalaciones del Terminal. La entrega y pago de las facturas correspondientes se hará conforme a las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
2. Mantenerse al día con los pagos por todo concepto que adeude a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
3. Pagar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., el valor que ella establezca cuando, por causa y culpa del operador y/o usuarios, se inicien trámites y se expidan documentos que deban ser cancelados posteriormente.
4. Pagar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., por las áreas asignadas para uso de oficinas, área de estacionamiento de equipos o fines similares, de acuerdo a lo convenido entre las partes.

1.5.3.5 Obligaciones sobre el uso de las instalaciones y servicios públicos.

1. Ubicarse en el sitio asignado por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica, previa programación de Operaciones. Una vez finalice la operación deberá retornar sus equipos al área de estacionamiento asignada. En el evento de que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. no cuente con el espacio suficiente los equipos deben ser retirados del Terminal.
2. Ajustarse al horario definido por Operaciones para el ingreso de los equipos autorizados para operar en el Terminal.
3. Retirar los equipos a solicitud del área de Operaciones, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación del Terminal o no reúnan los requisitos contemplados en este Reglamento. Los equipos del operador que permanezcan en el Terminal serán únicamente los autorizados por la Dirección de Operaciones de acuerdo con la capacidad del área operativa del Terminal y el volumen de carga existente para la operación. Las instalaciones no se utilizarán como sitio de estacionamiento ni mantenimiento de equipos que no presten servicios constantes en el Terminal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 22 de 128

1.5.4 Protección de Buques e instalaciones Portuarias (PBIP)

Riverport S.A. cuenta con la DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA No. 030027 del 16 de agosto de 2018, que certifica por parte de la DIMAR que ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de la instalación de Riverport, de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias – Código PBIP.

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

Las disposiciones se encuentran detalladas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, documento aprobado por la DIMAR, en cumplimiento del código PBIP, en éste se detallan los siguientes procedimientos:

1. Control de acceso.
2. Áreas restringidas.
3. Suministro de provisiones al buque.
4. Vigilancia para la protección.
5. Equipaje no acompañado.
6. Manipulación de la carga.

CAPITULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

Para el funcionamiento y operación del Terminal, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., posee un esquema organizacional que le permite la prestación de un servicio eficiente, en el cual el Gerente General está a cargo de las relaciones de la empresa con los clientes, autoridades y asociados.

La planeación, programación y control operativo del Terminal Marítimo, está a cargo de la Dirección de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., con los funcionarios asignados a las diferentes actividades, garantizando la solución de las dificultades que puedan presentarse en el desarrollo de las operaciones, con el representante del cliente con autoridad y poder de decisión para actuar.

2.1.1. La compañía o empresa

La SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A., es un Terminal de tipo marítimo fluvial, privado al servicio público, ubicado en la ciudad de Barranquilla, siendo de modalidad carbonífero y de granos. Los servicios que ofrece son el descargo, almacenamiento y despacho de graneles

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 23 de 128

sólidos limpios, en el muelle No 1 y el recibo, almacenamiento en patio y cargue de Carbón y Coque, con equipos especializados, en el muelle No2.

Se encuentra ubicado en la margen occidental del Río Magdalena, a 17 kilómetros de la desembocadura del río en el mar Caribe.

En la SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A., se encuentra el área de almacenamiento de gráneles limpios, compuesta por 4 silos y 4 bodegas graneleras, la planta de producción y bodega de producto terminado de ITALCOL, el patio para almacenamiento de carbón, así como la estructura de dos muelles, básculas camioneras, oficinas para el funcionamiento de la administración y demás actividades portuarias.

La empresa está registrada en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Barranquilla, con número de Matrícula Inmobiliaria No.040-43699. Círculo Registral: 040 Barranquilla, Departamento: Atlántico, Municipio: Barranquilla, Vereda: Barranquilla, Fecha Apertura: 14-01-1977, Radicación: 77-000151, con Hojas de certificado de: 11-07-1977, Código catastral: 080010102025300010000, Código catastral anterior: 01-2-256-003.

Conforme escritura 2085/04, mide Norte 3 líneas 90.18 + 170.00 +78.45 metros; Sur 293.48; Oriente 170.42 metros y Occidente 104.14 metros, para un área de 41.814 Metros cuadrados.

Esta Instalación Portuaria reviste gran importancia debido a su ubicación sobre la ribera del Río Magdalena, puesto que proporciona un muelle seguro, cargue sin demoras o contratiempos y permite operar en forma permanente durante 365 días al año.

2.1.2. Funciones del Terminal o Sociedad Portuaria

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., tiene como funciones principales, además de las establecidas en el contrato de concesión No.30 DEL 02 DE MAYO DE 2006, entre otras las siguientes:

- a. Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
- b. Definir política de calidad, ambientales y de salud ocupacional, buscando la excelencia en la administración portuaria.
- c. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el Terminal
- d. Administrar las líneas de atraque del Terminal.
- e. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada, previa aprobación de CORMAGDALENA sobre el área concesionada, y en general de los entes de regulación o control competentes.
- f. Comercializar y promocionar los servicios que presta el Terminal.
- g. Aplicar el presente Reglamento en la prestación de los servicios portuarios de acuerdo con cada una de las fases de operación descritas en el mismo y conforme a las normas y procedimientos que se expidan al respecto.
- h. Efectuar mantenimiento en el área de amarre o atraque del Terminal Portuario.
- i. Informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los casos de incumplimiento o infracción a las disposiciones de este reglamento por parte de persona sometidas a su control, inspección y vigilancia.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 24 de 128

- j. Demarcar y asignar zonas para el manejo adecuado de almacenamiento, proceso y despacho de graneles de importación y exportación.
- k. Presentar informes estadísticos a la Superintendencia de Puertos y Transporte con copia a CORMAGDALENA, en los respectivos formatos emitidos por la Supertransporte.
- l. Publicar y socializar las políticas para la utilización de los muelles, cargue, descargue, atraque, permanencia de los buques.
- m. Prestar un servicio eficiente y con las condiciones de seguridad dentro de los más altos estándares internacionales, que garantice a los usuarios, clientes y personal propio, el desarrollo de las actividades en el manejo de la carga a granel.
- n. Fomentar y mantener las mejores relaciones especialmente con la comunidad aledaña a la sociedad portuaria RIVERPORT S.A., con el fin de hacerlos parte del compromiso por el desarrollo portuario.
- o. Mantener en forma permanente la circulación por las vías internas de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., para lograr mayor eficiencia y seguridad durante los desplazamientos.
- p. Las demás que señalen las leyes o reglamentos aplicables.

2.2. Administración

Para el funcionamiento y operación del Terminal, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., posee un esquema organizacional que le permite la prestación de un servicio eficiente, en el cual el Gerente General está a cargo de las relaciones de la empresa con los clientes, autoridades y asociados.

La planeación, programación y control operativo del Terminal Marítimo, está a cargo de la Dirección de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., con los funcionarios asignados a las diferentes actividades, garantizando la solución de las dificultades que puedan presentarse en el desarrollo de las operaciones, con el representante del cliente, con autoridad y poder de decisión para actuar.

2.2.1. Modelo de administración y operación

Para el funcionamiento y operación de la Instalación Portuaria, la Sociedad Portuaria adopta un sistema de administración que le permite prestar servicios eficientes y seguros para ser competitivos internacionalmente. Para el efecto, la Sociedad Portuaria puede utilizar sistemas de gestión que involucren personal, equipos, sistemas de información y en general, todos los recursos disponibles y tecnología que se requieran. El modelo de operación se ajusta a la condición de riesgo en que se encuentre la Instalación Portuaria conforme al Plan de Protección de la Instalación Portuaria, según el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

2.2.2. Relación con los usuarios

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 25 de 128

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria y los usuarios están a cargo del Gerente de esta o de quien él delegue. Todo usuario para acceder y realizar actividades en la Instalación Portuaria debe estar previa y plenamente identificado y registrado, y es de su responsabilidad, la veracidad y actualización de la información que suministra, así como el pago de los costos que genere la omisión, inexactitud o retardo en la entrega de esta información. La presentación de la solicitud de registro ante la Sociedad Portuaria es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley 1581 de 2012, conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata el presente Reglamento. El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos, atención telefónica y a través del sistema informático de la Sociedad Portuaria, procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y conservación de los datos. La información suministrada por los usuarios a la Sociedad Portuaria tiene el carácter de información confidencial, reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

Las empresas que desarrollen actividades en las Instalación Portuaria, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por su personal durante la ejecución de las operaciones.

Las naves que arriben a los muelles de la Instalación Portuaria deben contar con un representante, designado por su respectivo Agente Marítimo, con poder decisorio, durante todo el tiempo que el barco esté atracado. En los casos en que se considere necesario, la Sociedad Portuaria puede exigir la presencia del dueño de la carga o su representante, durante la prestación de servicios de manipulación o transporte.

2.2.3. Estructura tarifaria

Las tarifas aprobadas por la Superpuertos, son las siguientes:



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

Fecha: 22-10-2018

P-OPE-01

Versión 2

Páginas: 26 de 128

USO DE INSTALACIONES A LA CARGA (UIC)			
CONCEPTO	\$USD/TON		
Uso de Instalaciones a la carga de gráneles agrícolas	4,0		
Uso de Instalaciones a la carga de Carbón y Coque	4,0		
USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR (UIO)			
CONCEPTO	\$USD/TON		
Uso instalaciones al operador de gráneles Agrícolas	1,10		
Uso instalaciones al operador de Carbón y Coque	1,10		
MUELLAJE			
CONCEPTO	\$USD/metro-eslora-hora		
Muellaje (Metro eslora/hr)	0,60		
DESCUENTOS POR VOLUMEN - USO DE INSTALACIONES A LA CARGA GRANEL Y CARBÓN)			
CONCEPTO	% Descuento	Descuento \$USD/TON	\$USD/TON
Hasta 20,000 Ton/año	0,00	0	4,00
> 20,001 < 80,000 Ton/año	20%	0,8	3,20
> 80,001 < 140,000 Ton/año	30%	1,2	2,80
> 140,001 < 250,000 Ton/año	40%	1,6	2,40
> 250,001 Ton/año	45%	1,8	2,20
DESCUENTOS POR PERMANENCIA EN MUELLE - MUELLAJE			
CONCEPTO	% Descuento	Descuento \$USD	\$USD/metro-eslora-hora
Permanencia hasta 24 horas	30%	0,18	0,42
Permanencia 24,01 - 35,00 Horas	25%	0,15	0,45
Permanencia 35,01 - 60,00 Horas	20%	0,12	0,48
Permanencia > 60,00	0,0%	0	0,60
ALMACENAMIENTO DE CARBÓN/COQUE			
CONCEPTO	Días	Tarifa valor CIF/Ton	
Almacenamiento libre - días	15	0%	
Primer mes		1,0%	
Segundo mes y sucesivos		2,0%	
ALMACENAMIENTO DE GRÁNELES AGRÍCOLAS			
CONCEPTO	Días	Tarifa valor CIF/Ton	
Almacenamiento libre - días	7	0%	
Primera década		0,60%	
Segunda década		0,75%	
Tercera década		1,00%	
Cuarta década y sucesivas		1,30%	
OTROS SERVICIOS PORTUARIOS			
CONCEPTO	UNIDAD	VALOR USD\$	
Manejo de basuras	M3	20	
Operador suministro de combustible	Ton.	1,5	
Operador amarre por maniobra (atraque - desatraque)	Buque	10	
Operador de pilotaje por maniobra (atraque - desatraque)	Buque	20	
Operador de remolcador por maniobra (atraque - desatraque)	Buque	30	

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 27 de 128

2.2.4. Protocolo de facturación

Riverport S.A. cobra de manera general sus servicios portuarios en Dólares Americanos a la tasa representativa del mercado del día de elaboración de la Factura, salvo negociación previa convenida entre las partes, de acuerdo a las tarifas vigentes aprobadas.

1- Uso de instalaciones por las embarcaciones

Muellaje para Naves en Tránsito (Nacional, internacional o en Cabotaje): Corresponde al tiempo de permanencia de la embarcación atracada o acoderada. Los períodos de permanencia de las embarcaciones en el muelle serán de una hora infraccionable, que comienza a contarse desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o piña de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo.

La tarifa es el cargo que se cobra, al Agente Naviero, por metro de eslora, por hora o fracción por utilizar el muelle o estructura portuaria o por acoderarse a otra embarcación que se encuentre atracada en alguna de estas formas. Las tarifas aplicadas son las aprobadas por el Ministerio de Transporte, para todos los servicios relacionados con la actividad portuaria.

Muellaje para Naves y Artefactos navales permanentes: Corresponde a los tiempos de permanencia de las naves o artefactos navales que permanecen en el área del puerto al servicio de las operaciones del mismo. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., no podrá prestar este servicio por carecer de muelles marginales.

2- Derecho de operación por uso de instalaciones

Es el cargo que debe pagar cada operador a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. por el derecho a operar en las instalaciones. Las tarifas aplicadas son las aprobadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Este operador es aquel que aparece relacionado en la orden de operaciones como responsable de las operaciones de la motonave de acuerdo a lo programado en el comité previo a la llegada de la misma.

3- Uso de instalaciones por la carga

Es el uso de las instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., para el manejo de las cargas que ingresan o salen del puerto.

A. Importación, Exportación y Cabotaje: Las cargas de importación son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 28 de 128

Las cargas de **importación** en tránsito nacional, son todas aquellas mercancías que una vez llegan al puerto, salen por vía terrestre bajo una figura aduanera llamada Tránsito Aduanero para ser nacionalizadas en otra jurisdicción dentro del Territorio Nacional.

Las cargas de **exportación** son todas aquellas mercancías que después de haber cumplido con un proceso aduanero y el cumplimiento de los requisitos exigidos por norma; salen de forma legal para el resto del mundo.

Las cargas de **cabotaje**, son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados desde o hacia otro puerto colombiano.

La tarifa es el cargo que se cobra, al consignatario o al dueño de la carga, por utilizar la infraestructura portuaria para su movilización y en dependencia con el tipo de carga movilizada como:

- Gráneles sólidos (por tonelada movilizada)
- Gráneles Sucios (Carbón) (por tonelada movilizada)

Naves y artefactos navales: Son los remolcadores, grúas flotantes, barcazas, bongos, planchones, etc., que arriben al puerto en alguna motonave o por sus propios medios, en calidad de carga para ser nacionalizados, se le aplicará la tarifa de carga general.

Trasbordo Nacional o Internacional: Son aquellos cargamentos que, estando destinados a otro puerto, son descargados en el puerto para ser reembarcados posteriormente en otra embarcación diferente hacia su destino final.

Trasbordo Nacional: Se da esta figura siempre y cuando la carga que es arribada al puerto, sea reembarcada y dirigida a un puerto destino dentro del Territorio Nacional.

Trasbordo Internacional: Esta figura se da para todos los casos aduaneros, cuando la carga que es arribada al puerto, sea reembarcada y dirigida a un puerto del resto del mundo.

Para los dos casos anteriores la tarifa es el cargo que se cobrara, al Agente Naviero o al dueño de la carga, por utilizar la infraestructura portuaria para su movilización y en dependencia con el tipo de carga movilizada:

- Gráneles sólidos (por tonelada movilizada)
- Gráneles Sucios (Carbón) (por tonelada movilizada)

B- Uso de Instalaciones por el Operador portuario

Es el uso de las instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., para asistir en las diferentes operaciones en la atención de las motonaves y las cargas.

a. Uso de instalaciones al Operador Portuario Marítimo: Corresponde al cargue o descargue y porteo de las unidades de carga desde o hacia las motonaves.

La tarifa es el cargo que se cobra, al operador portuario o su representante, por utilizar la infraestructura portuaria por el descargue o cargue de una motonave y en dependencia con el tipo de carga manejada como:

- Gráneles sólidos (por tonelada movilizada)
- Gráneles Sucios (Carbón) (por tonelada movilizada)

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 29 de 128

b. Uso de instalaciones al Operador Portuario Terrestre: Corresponde al desarrollo de la actividad de movilización de la unidad de carga, o cargue/descargue de la mercancía en un medio de transporte terrestre dentro de las instalaciones portuarias.

En los casos en que el porteo lo realice un operador portuario distinto al operador portuario marítimo designado, se cobrará el cargo de operador portuario terrestre a quien realice esta actividad.

Porteo es la actividad de desplazamiento de la carga desde el costado del buque al área de almacenamiento o viceversa, dentro de las instalaciones portuarias; esta actividad se realiza mediante el sistema de banda transportadora de graneles.

La tarifa es el cargo que se cobra, al operador portuario o a su representante, por utilizar la infraestructura portuaria para realizar la actividad en dependencia con el tipo de carga descargada o cargada como:

- Graneles Sólidos (por tonelada movilizada).
- Graneles Sucios (Carbón) (por tonelada movilizada)

2.2.5. Sistema de gestión de calidad

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., determinará los indicadores de desempeño, de acuerdo con el comportamiento que se registre año tras año, que permita establecer los parámetros de eficiencia que todo Terminal necesita para atender su competitividad y productividad.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., velará porque los operadores portuarios cumplan con el índice de desempeño; sin embargo, no será responsable cuando estos no se cumplan por causas que le sean imputables a los usuarios, tales como incumplimiento del corte documental y físico de carga, falta de carga, falta de documentación.

No obstante, la referencia a los indicadores de desempeño arriba mencionados, en la programación de operaciones del Terminal, se establecen otro tipo de indicadores para los diferentes tipos de carga que en cualquier caso serán de obligatorio cumplimiento por parte de los operadores portuarios. Los indicadores estarán sujetos a las disposiciones que sobre la materia dispongan los entes de regulación y/o control sobre la concesión portuaria.

La información requerida para calcular los indicadores será reportada en forma mensual a la Superintendencia de Puertos y Transporte en archivos planos, a través de la página WEB de esa entidad de control.

2.2.6. Políticas de calidad y acceso

La Sociedad Portuaria Riverport S.A., está comprometida en mejorar continuamente el desempeño de sus procesos de cargue y descargue de graneles sólidos, en la prestación de sus servicios, ofreciendo soluciones eficientes e innovadoras a las necesidades de los clientes, protegiendo el medio ambiente, la salud y bienestar de las personas y cumpliendo la legislación aplicable.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 30 de 128

La Sociedad portuaria Riverport S.A., permitirá el acceso de manera permanente o temporal a los Usuarios, operadores portuarios, clientes y visitantes que lo requieran, que cumplan con los términos y disposiciones contenidas en el Reglamento de condiciones técnicas de operación, garantizando las prácticas de la libre competencia, protección de los usuarios y la libre participación en la prestación de los servicios.

2.2.7. Sistema de comunicación y de información

La instalación portuaria cuenta con adecuados sistemas de información y comunicación, para el desarrollo y control de las actividades portuarias, contacto con los clientes, agencias marítimas, empresas de transporte, autoridades y usuarios en general, a través de cuentas de correo electrónico, telefonía celular, software para el control y registro de las mercancías a recibir, cargar, descargar y despachar, con acceso para los clientes, empresas de transporte, personal interno, verificación en línea del área de seguridad y control de acceso, para el debido control de ingreso y salida de personas, vehículos y carga.

2.2.8. Código de buen gobierno del puerto

El Código de Buen Gobierno de la Sociedad Portuaria Riverport s.a., propende por la universalidad del servicio público; la transparencia, veracidad e integridad de la información; la igualdad en el tratamiento a los integrantes de los grupos de interés que se identifiquen; y la detección y tratamiento de los conflictos de intereses entre otros aspectos, con el cual se trata de alcanzar el cumplimiento de principios, reglas o estándares en el manejo de la entidad, que a la vez que permiten el alcance de los objetivos corporativos y su permanente evaluación, constituyen una plataforma de protección a sus grupos de interés, moviéndose alrededor de los principios de eficiencia, integridad y transparencia, que se constituyen en los parámetros principales del gobierno corporativo.

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de acceso

El canal de acceso a Riverport S.A., es el de toda la zona portuaria de Barranquilla, con una longitud de 22 kms, inicia en Bocas de ceniza, hasta el puente Pumarejo, su profundidad y su ubicación son variables, dependiendo de las condiciones del río, el mantenimiento del ancho y profundidad, es responsabilidad de Cormagdalena.

3.2. Zona de uso público concesionada.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 31 de 128

La zona de uso público, recibida en concesión, comprende las zonas de maniobra para el atraque de las motonaves, los muelles, zona del río hasta el inicio del patio para almacenamiento de carbón, el patio de almacenamiento, sector de oficinas de carbón y sector sur del muro perimetral.



3.2.1 Dársenas de maniobra

Entre la Boya 31 y el Puente Pumarejo hay una zona designada “Zona de giro, Paraíso” que podría ser utilizada para revirar el buque después de zarpar de Riverport, o se podría efectuar esta maniobra en la zona en frente de Riverport, Rio arriba de la Boya 29, teniendo en cuenta las condiciones de calados, profundidades, eslora, tiempo etc.

3.3. Área de atraque

El muelle No 1, para descargue de granel agrícola, cuenta con un área de atraque de 32, 44 m de ancho por 263,44 m de largo, el muelle No 2, para el cargue de carbón y coque, tiene 32 m de ancho por 290 m de largo, ambos con una profundidad variable (9 a 10,5 m), dependiendo de las condiciones del rio y el calado operacional autorizado por la capitanía de puerto de Barranquilla para el canal de acceso, el fondo está constituido por lodos, con limo, arcilla y arena.



Áreas de atraque

3.4. Muelle

Riverport, cuenta con dos muelles especializado para descargue y cargue de graneles sólidos, el muelle No 1 para descargue de granel agrícola y el muelle No 2 para cargue de carbón y coque.

3.4.1 Características técnicas del muelle de granel Agrícola

Embarcación de diseño muelle de Granel agrícola – 01

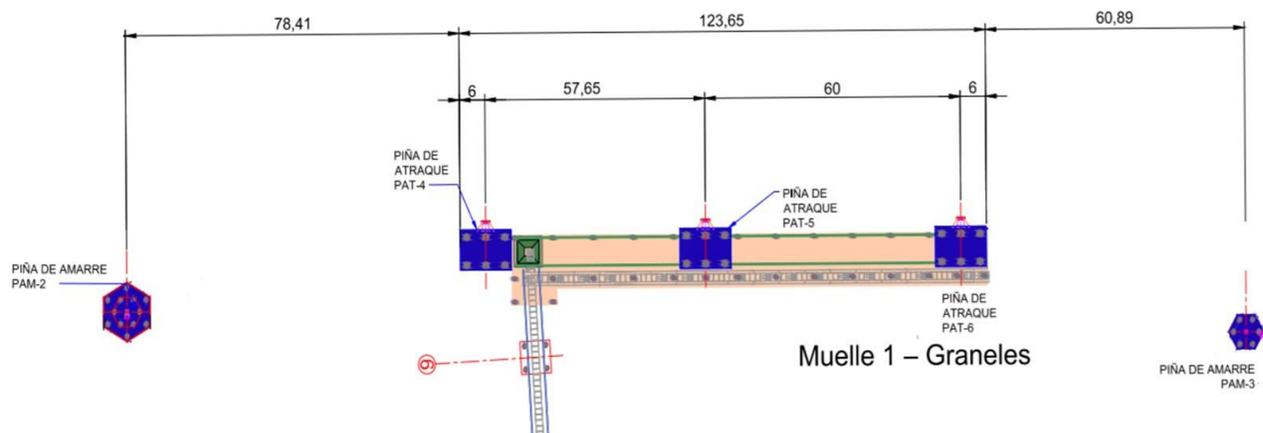
Categoría	Bulk Carrier
Peso muerto	DWT: 48.750.0 t
Desplazamiento	MD: 65.000.0 t
Eslora	LOA: 190.0 m
Manga	B: 32.0 m
Calado máximo	D: 12.50 m



Vista General: Muelle 1, viaducto, silos y bodegas de almacenamiento.

El muelle granelero tiene una longitud de 123.65 m, 11.34 m de ancho, 3 piñas de atraque, 1 plataforma para equipos de descarga, 1 viaducto de 386,83 m de longitud que conecta la zona de muelle con el depósito de almacenamiento y cuenta con las siguientes características:

El muelle granelero es una estructura en concreto compuesta por pilotes y superestructura en concreto reforzado. Los pilotes son construidos en concreto de las más altas resistencias, que van desde los 7000 psi a los 9000 psi (libras por pulgada²). Las longitudes de estos pilotes varían desde los 38 ml hasta 40.5 ml, con penetración en roca de 7 ml en promedio, el diámetro de los pilotes de viaducto, muelle y piñas de amarre es de 1 m, mientras que el diámetro de pilotes de piña de atraque es de 1.5 m.





Muelle granelero.

Estructuras de atraque:

La estructura consiste en un cabezal de concreto de dimensiones 12X8.60X1.20m apoyado sobre seis pilotes de 1.50 m de diámetro y diseñada para resistir la fuerza de atraque del buque especificado en los criterios de diseño, las fuerzas debidas al flujo de corriente y al efecto del sismo.



Piñas de atraque.

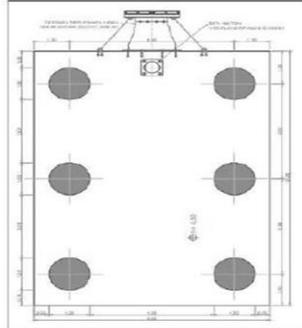
El muelle granelero cuenta con 3 piñas de atraque con las siguientes características:

Cimentación:

- Cantidad de pilotes por piña de atraque: 6 pilotes.
- Diámetro pilotes: 1.5 m diámetro.
- Resistencia concreto: 7000 psi – 9000 psi.
- Cantidad de acero por pilote: 13737 kg
- Volumen concreto por pilote: 76 m³. Superestructura: La superestructura de cada piña de atraque está conformada por un dado en concreto de las siguientes características:
- Dimensiones dado de la piña de atraque: 8.60 m x 12.0 m
- Resistencia de concreto: 5000 psi.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 35 de 128

- Cantidad de acero por dado: 21495 kg.



Vista en planta piña de atraque.

Capacidad de atraque por cada Piña.

El diseño del muelle, viaducto y piñas de atraque fue realizado por la firma Ingetec S.A. Este diseño de las piñas de atraque atiende a una premisa de diseño que permite a las piñas tener una capacidad para atender buques con desplazamiento de hasta 65000 ton.

MATERIALES

Todos los elementos son de concreto reforzado de $f'c = 35\text{MPa}$.

Concreto estructural:

Resistencia de diseño: $f'c = 35\text{MPa}$ (5000PSI)

- Relación de Poisson: $\nu = 0.25$
- Módulo de Young: $E_c = 4700 (35)^{0.5} = 27805\text{MPa}$

Acero de refuerzo:

Esfuerzo de fluencia: $f_y = 420\text{MPa}$ (60.000PSI)

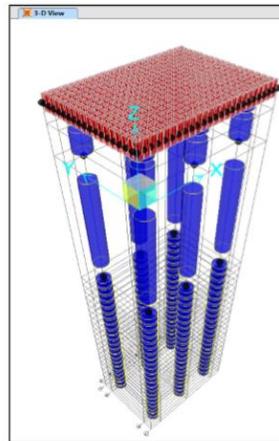
- Relación de Poisson: $\nu = 0.35$
- Módulo de Young: $E_s = 204.000\text{MPa}$

PARÁMETROS GEOTÉCNICOS

Se utilizaron los parámetros geotécnicos entregados por INGETEC, en el que se especifican los módulos de reacción horizontal de cada estrato de suelo y la capacidad portante para diferentes diámetros de pilotes y para diferentes profundidades de empotramiento dentro del estrato de coralina. Estos mismos parámetros están especificados en los criterios de diseño.

MODELACION DE LA ESTRUCTURA

Se elaboró un modelo matemático que representa de forma aproximada las condiciones de carga y apoyo a las que esta se verá sometida. Se utilizó el programa SAP2000 desarrollado por Computers and Structures



RESORTES

ELEVACION	Kh (MN/m)
13	11.625
14	23.25
15	25.65
16	6.15
17	158.55
18	158.55
19	183.75
20	183.75
21	245.4
22	262.05
23	262.05
24	742.5
25	786.6
26	786.6
27	786.6
28	786.6
29	786.6
30	786.6
31	786.6
32	786.6
33	834.45
34	841.05
35	669.15
36	334.575

CARGAS

• **Peso propio**

Es función de las dimensiones de los elementos estructurales. Para su determinación se adopta 24kN/m³ como peso del concreto por unidad de volumen.

• **Carga viva uniforme sobre la piña**

Se adopta como carga sobre el cabezal el siguiente valor: 1.5Ton/m² = 15kN/m²

• **Cargas de atraque**

FUERZAS DE ATRAQUE (BASADO EN EL METODO DE PIANC)

Velocidad de atraque normal al muelle: **0.15** m/seg
 Angulo **5.00**

Energía de Atraque:

$$\text{Energía desarrollada} = \frac{W \cdot v^2}{2g} \times C_m \times C_e \times C_c \times C_g \times C_d$$

Donde: w :- Desplazamiento del bote (tons)

v :- Velocidad de atraque (Sentido perpendicular al muelle; m/seg)

g :- Aceleración de la gravedad (m/ seg²)

Energía desarrollada -

- R Centro de masa a punto de impacto R = 47.92
- Cb: Coeficiente de bloque Cb = 0.85
 Factor K = (0.19 * Cb + 0.11) x LOA K = 51.62
- C_e: Coeficiente de excentricidad C_e = 0.551
 Punto de impacto: 0.25L
- C_m: Coeficiente Hidrostatico
 D: Calado = 12.7 C_m = 1 + $\frac{2D}{B}$ = 1 + $\frac{2 \times 12.7}{32.3}$ = 1.79
 B: Manga = 32.3
- C_c: Factor Geométrico de Configuración Puerto
 Puerto Semicerrado C_c = 1.00
- C_d: Factor de Deformación C_d = 1.00
- C_g: Factor de Geometría C_g = 1.00

Energía desarrollada Barco de 48750 T =

$$E_{30} = \frac{48750 \times 0.15^2}{2 \times 9.81} \times 1.79 \times 0.55 \times 1.00 \times 1.00 = 72.6 \text{ t-m}$$

FACTOR P.I.A.N.C. 1.50 108.90

Defensas utilizadas:

Se utilizan defensas de caucho de tipo CONICA HC1400 H Tipo JS o similar, de las siguientes características/Bridgestone:

Energía absorbida = 160.00 ton-m 1,500.00 KN-m
 Fuerza desarrollada = 192 ton = 422.4 kips

$$F_{30} = 192 \text{ ton} = 1920 \text{ kN}$$

• Cargas de amarre

Se consideraron las cargas de amarre por viento y por flujo de corriente evaluadas y especificadas en el capítulo de Fuerzas de amarre.

Fuerza de amarre = 181.3 kN

• Carga de corriente contra pilotes

Se adoptó la siguiente ecuación para encontrar la carga de corriente sobre los pilotes.

$$C_d \times (\text{AREA}) \times V^2$$

Según el estudio, la presión contra los pilotes es uniforme. Por lo tanto, se aplica a cada pilote una carga uniforme desde el nivel de aguas máximas (N+2.00) hasta el lecho del río.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 38 de 128

EJE No	DIAM PILOTE	VELOCIDAD CORRIENTE	FUERZA CORRIENTE
	m	m/s	Ton/m
PAT-4,5,6	1.5	2	0.3

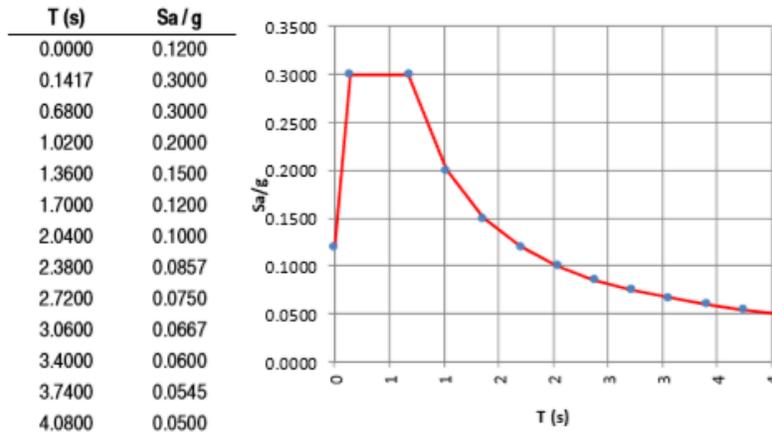
$C_d = 0.05$ Coeficiente de velocidad longitudinal

Área= Área proyectada en el que actúa la corriente (m² /m)

V= Velocidad de Corriente (m/s)

Sismo

El efecto máximo probable del sismo sobre la estructura se evalúa utilizando el método de análisis modal espectral. Para ello se adopta el espectro de pseudo-aceleraciones de NSR-10 de Barranquilla, construido a partir de los coeficientes especificados en el estudio de suelos, y que se muestra a continuación.



Espectro de pseudo-aceleraciones de Barranquilla – NSR-10.

Se utilizaron los métodos CCC (Combinación cuadrática completa) y RCSC (Raíz cuadrada de suma de cuadrados) para realizar la combinación de la respuesta máxima por modo y de la respuesta máxima al aplicar los movimientos sísmicos en direcciones X e Y de forma independiente.

CASOS Y COMBINACIONES DE CARGA DEFINIDAS

De las combinaciones de carga presentadas en los criterios de diseño, solamente se consideraron críticas para la estructura las siguientes:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 39 de 128

Casos de carga

<i>CASO</i>	<i>APLICACIÓN</i>
D	Carga muerta
L	Carga viva
Be	Carga de atraque
Cs	Carga de amarre
C	Carga de corriente
EQ	Sismo sin reducir

En las combinaciones de carga que incluyen sismo se utilizó un coeficiente de reducción de resistencia $R=1.0$ para el diseño a flexo compresión y a cortante de los pilotes y para el diseño a flexión y cortante del cabezal.

Sistema de defensas.

Las defensas seleccionadas por el diseñador Ingetec S.A, son defensas Bridgestone Ref. HC-1400J3, con una absorción de energía de 1500 kN-m y con una reacción normal de 1,920 Knw, las cuales corresponden a sistemas de amortiguación de atraque del buque y se encuentran catalogadas dentro de los más altos estándares internacionales.



Defensa Bridgestone.

Piñas de amarre:

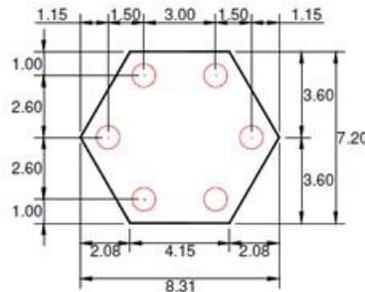
La estructura consiste en un cabezal hexagonal de concreto de dimensiones generales 7.20X8.30X1.00m apoyado sobre seis pilotes de 1.0 m de diámetro, diseñada para resistir la fuerza de amarre del buque, especificado en los criterios de diseño, las fuerzas debidas al flujo de corriente y al efecto del sismo.

El muelle cuenta con 2 piñas de amarre, norte y sur de las siguientes características:

Cimentación:

- Cantidad de pilotes por piña de amarre: 6 pilotes.
- Diámetro pilotes: 1.0 m diámetro.

- Cantidad de acero por pilote: 6168 kg.
- Resistencia concreto: 7000 psi – 9000 psi.
- Volumen concreto por pilote: 33 m3 Superestructura: La superestructura de cada piña de amarre está conformada por un dado en concreto de las siguientes características:



Esquema geométrico piña de amarre

Dimensiones: dado hexagonal de 8,3 m. Resistencia de concreto: 5000 psi.

Cantidad de acero por dado: 4098 kg.

Bitas de amarre:

El muelle granelero está compuesto por 5 bitas de amarre. El diseño propuesto por Ingetec S.A determino que cada bita de amarre sería de 100 ton de capacidad.

Se ubican 3 bitas en el muelle y 1 en cada pina de amarre para un total de 5 bitas.



Piña de amarre y bita

3.4.2 Características técnicas del muelle para carbón y coque

3.4.2.1 Muelle de atraque

El diseño actual del muelle exige una plataforma de carga central que soporta el cargador radial (shiploader), ocho (8) piñas de atraque, y dos (2) piñas de amarre. La piña de amarre aguas arriba es compartida con el muelle No. 1 de graneles agrícolas. Existen bitas de amarre del buque en la cubierta de todas las piñas, así como defensas en la cara exterior de estas mismas y una pasarela

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 41 de 128

metálica que une las piñas de atraque. Todas las estructuras marinas son soportadas por pilotes. El nivel de la cubierta de las estructuras es 4,5 metros sobre el nivel medio del mar.

La estructura del muelle de carbón está diseñada para recibir buques con las siguientes especificaciones:

Particulares del Buque	Valor
DWT, Max, Agua dulce	56,102dwt
Eslora	190.0 m
Longitud entre perpendiculares	182.0 m
Manga (Ancho máximo del buque)	32.3 m
Calado cargado (Agua dulce)	12.50 m
Desplazamiento cargado (Agua dulce)	65,940 t
Calado en lastre	5.6
Desplazamiento en lastre (Agua dulce)	27,000 t
Máximo calado a la llegada Condiciones actuales)	9.94 m
Máximo Desplazamiento a la llegada, Condiciones actuales	51,000 t
Longitud del cuerpo paralelo medido a Proa	53.0 m
Longitud del cuerpo paralelo medido a Popa	50.0 m

Así mismo, este muelle y el sistema de cargue están aptos para recibir buques más pequeños, hasta de 150 metros de eslora.

Estructuras de atraque

La estructura consiste en un cabezal de concreto de dimensiones 12X8.60X1.20m apoyado sobre seis pilotes de 1.50 m de diámetro y diseñada para resistir la fuerza de atraque del buque especificado en los criterios de diseño, de 65.490 Ton de desplazamiento, las fuerzas debidas al flujo de corriente y al efecto del sismo.

El muelle cuenta con ocho (8) piñas de atraque, cada una está soportada en 6 pilotes de concreto tipo tremie con resistencias que van desde los 7000 psi a los 8000 psi. Cada pilote tiene diámetro de 1.5m y longitudes de 45 m en promedio.

La superestructura de cada piña de atraque (PAT) está conformada por un dado en concreto de 5000 psi de resistencia y dimensiones de superficie de 8.60 m x 12.0 m

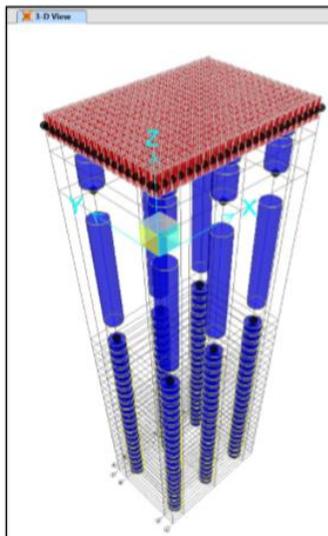
La distancia entre las piñas de atraque son las siguientes (medida entre ejes de cada estructura):

- De PAT 4A a PAT 1: 40m
- De PAT 1 a PAT 2: 19m
- De PAT 2 a PAT 2A: 19m
- De PAT 2A a PAT 2B: 20.5m
- De PAT 2B a PAT 3: 19m
- De PAT 3 a PAT 3A: 19m
- De PAT 3A a PAT 4B: 35m

Cada piña de atraque tiene una Bita para amarre con capacidad 100 t (marca Fundelima referencia 680). Las piñas de atraque están unidas por una pasarela metálica de 4m de ancho para el paso peatonal.

Modelación de la estructura

Se elaboró un modelo matemático que representa de forma aproximada las condiciones de carga y apoyo a las que esta se verá sometida. Se utilizó el programa SAP2000 desarrollado por Computers and Structures.



RESORTES

ELEVACION	Kh (MN/m)
15	19.4
16	47.1
17	56.4
18	66.1
19	9.5
20	61.2
21	45.5
22	229.7
23	101.4
24	32.9
25	54.9
26	119.9
27	119.9
28	445.2
29	620.9
30	620.9
31	130.2
32	314.7
33	314.7
34	261.3
35	315.3
36	315.3
37	362.9

MATERIALES

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 43 de 128

Todos los elementos son de concreto reforzado de $f'c = 35\text{MPa}$.

Concreto estructural: Resistencia de diseño: $f'c = 35\text{MPa}$ (5000PSI)
 Relación de Poisson: $\nu = 0.25$
 Módulo de Young: $E_c = 4700(35)^{0.5} = 27805\text{ MPa}$
 Acero de refuerzo: Esfuerzo de fluencia: $f_y = 420\text{MPa}$ (60.000PSI)
 Relación de Poisson: $\nu = 0.35$
 Módulo de Young: $E_s = 204.000\text{MPa}$

CARGAS

Peso propio de la estructura

Es función de las dimensiones de los elementos estructurales. Para su determinación se adopta 24kN/m^3 como peso del concreto por unidad de volumen.

Carga viva uniforme sobre la piña

Se adopta como carga sobre el cabezal el siguiente valor: $1.5\text{Ton/m}^2 = 15\text{kN/m}^2$

Cargas de atraque

Fuerza de atraque principal especificada para el buque de diseño: 1920kN Defensa Bridgestone Caucho J-3 Ver cuadro resumen de cargas de atraque

Cargas de amarre

Se consideraron las cargas de amarre por viento y por flujo de corriente evaluadas y especificadas en el capítulo de Fuerzas de amarre. Fuerza de amarre = 181.3 kN

Carga de corriente contra pilotes

Se adoptó la siguiente ecuación para encontrar la carga de corriente sobre los pilotes. $C_d \times (\text{AREA}) \times V^2$ Según el estudio, la presión contra los pilotes es uniforme. Por lo tanto, se aplica a cada pilote una carga uniforme desde el nivel de aguas máximas (N+2.00) hasta el lecho del río. En el anexo del final del documento se incluyen figuras que muestran los diferentes patrones de carga aplicadas al modelo matemático.

EJE No	DIAM PILOTE	VELOCIDAD CORRIENTE	FUERZA CORRIENTE
	m	m/s	Ton/m
PAT-1,2,3&3A	1.5	2	0.3

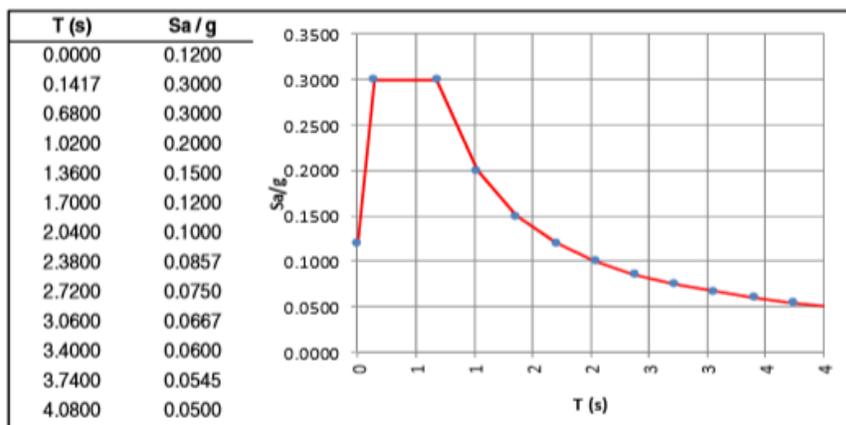
$C_d = 0.05$ Coeficiente de velocidad longitudinal

Área= Área proyectada en el que actúa la corriente (m^2 / m)

V= Velocidad de Corriente (m/s)

Sismo

El efecto máximo probable del sismo sobre la estructura se evalúa utilizando el método de análisis modal espectral. Para ello se adopta el espectro de pseudo-aceleraciones de NSR-10 de Barranquilla construido a partir de los coeficientes especificados en el estudio de suelos, y que se muestra a continuación.



Espectro de pseudo-aceleraciones de Barranquilla – NSR-10

Se utilizaron los métodos CCC (Combinación cuadrática completa) y RCSC (Raíz cuadrada de suma de cuadrados) para realizar la combinación de la respuesta máxima por modo y de la respuesta máxima al aplicar los movimientos sísmicos en direcciones X e Y de forma independiente.

CASOS Y COMBINACIONES DE CARGA DEFINIDAS

De las combinaciones de carga presentadas en los criterios de diseño, solamente se consideraron críticas para la estructura las siguientes: Casos de carga Caso Aplicación

D Carga muerta

L Carga viva

Be Carga de atraque

Cs Carga de amarre

C Carga de corriente

EQ Sismo sin reducir

En las combinaciones de carga que incluyen sismo se utilizó un coeficiente de reducción de resistencia $R=1.0$ para el diseño a flexo compresión y a cortante de los pilotes y para el diseño a flexión y cortante del cabezal.

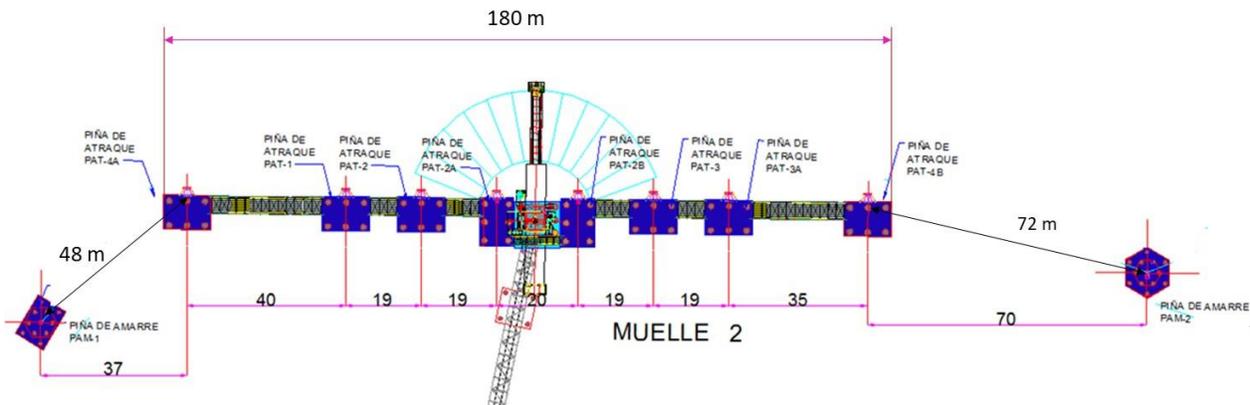
Piñas De Amarre

El muelle cuenta con 2 piñas de amarre que están ubicadas en los extremos norte y sur del muelle.

La Piña de amarre No. 1 (PAM 1) ubicada al extremo norte está apoyada en 10 pilotes, construidos en concreto reforzado tipo tremie de 35 Mpa. Cada uno de estos pilotes tiene 1 m de diámetro y su longitud promedio es de 45 metros. Las dimensiones de la superficie del dado que amarra los pilotes son de 8.2m x 11m y cuenta con una bita de amarre en su superficie de 100 ton de capacidad.

La Piña de amarre No. 2 (PAM 2) ubicada al extremo sur del Muelle de carbón, cumple la función de piña de amarre para los dos muelles del puerto (graneles y carbón). Esta piña está apoyada en 12 pilotes, cada uno de 1m de diámetro y una longitud promedio de 45 metros. Las dimensiones de la superficie del dado de la PAM 2 están representadas en un hexágono de 6.35 ml de lado construido en concreto reforzado de 35 Mpa.

En la cubierta de la PAM 2 se encuentran tres Bitas de amarre en acero, dispuestas de la siguiente manera: una (1) bita de 100 toneladas de capacidad para el granelero y dos (2) bitas de 60 toneladas de capacidad para el amarre del muelle de carbón.

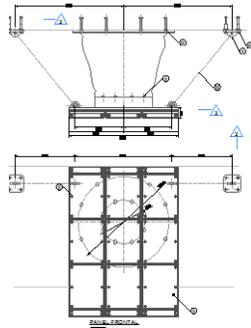


Vista general muelle 2

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 46 de 128

Sistemas De Defensas

El buque es soportado por medio de ocho (8) defensas cónicas, marca Bridgestone en la cara exterior de cada piña de amarre. Las defensas tipo HC1400J3 tienen 1.4m de alto, y una absorción de energía de 1500 kN-m con una reacción normal de 1,920 kN.



Defensa Bridgestone

3.5 Ayudas a la navegación

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

La Dirección General Marítima – DIMAR, a través de Señalización Marítima del Atlántico – SEMAT, como responsable de la señalización marítima a nivel nacional, revisará y mantendrá los sistemas de señalización marítima en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, con el fin de garantizar el correcto posicionamiento y funcionamiento de las boyas y demás ayudas a la navegación.

3.6. Peligros a la navegación

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., informará a la Superintendencia de Puertos y Transportes y a la Dirección General Marítima-DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso al Terminal portuario o en el área de maniobras y que pueda constituir peligro para la navegación y conjuntamente con las dos entidades coordinarán los correctivos del caso.

Los operadores portuarios deberán informar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso al puerto, muelles o terminales que operen, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para las operaciones del puerto y/o la navegación, dentro de las 24 horas siguientes a la ocurrencia de los hechos. Ello sin perjuicio del cumplimiento de sus deberes frente a la misma Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y las autoridades competentes. El incumplimiento

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 47 de 128

de esta obligación por parte de los Operadores Portuarios, les hará responsables ante las autoridades que investiguen el respectivo siniestro, no obstante, el ejercicio de las facultades que por disposición de la Ley y del presente reglamento, aplique la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 1501, numeral 10, del Código de Comercio, el Capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:

- Informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transportes y a la Dirección General Marítima, mediante la presentación de copia del acta de protesta ante la Capitanía de Puerto de Barranquilla, indicando la posición geográfica exacta de la ocurrencia del siniestro.
- Si el armador, su agente, o el Capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio; la Instalación Portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, Capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
- Cuando el incidente ocurra en el canal público o en áreas de fondeo, la responsabilidad será establecida por la autoridad competente, con base en la normatividad vigente.

3.7. Áreas de fondeo

La Sociedad Portuaria Riverport S.A., no cuenta con área de fondeo, cuando se requiere, los buques utilizan las áreas autorizadas por la autoridad marítima.

Las zonas de fondeo son las establecidas por la DIMAR. De conformidad con la localización establecida en la Resolución No. 0372 del 13 de septiembre de 2001, las áreas de fondeo para el río Magdalena son las siguientes:

- **Área de fondeo cuarentena**
- **Área de fondeo río Magdalena**
 - Área de fondeo No. 1
 - Área de fondeo No. 2
 - Área de fondeo No. 3
 - Área de fondeo No. 4

Así mismo DIMAR establecerá las "Zonas Restringidas" cuando las circunstancias del puerto así o exijan.

Las naves serán fondeadas por su Capitán y tripulación con la asesoría de piloto, previa designación del área de fondeo por parte de la autoridad marítima. Los gastos que se ocasionen por este movimiento corren por cuenta de la nave.

Si el movimiento de la nave obedece a una necesidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., ésta asumirá los costos correspondientes, sin que por ello asuma responsabilidad en la maniobra. Las solicitudes para atraque o cambio de muelle deben ser presentadas oportunamente ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. Las solicitudes para fondeo y/o cambio de fondeadero se

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 48 de 128

presentarán ante la Capitanía de Puerto. El Capitán de cada nave debe cerciorarse de que ésta se encuentre debidamente asegurada.

La seguridad de la nave mientras permanezca en fondeo está bajo la responsabilidad única del Capitán y cualquier Instrucción o acto de la Autoridad Marítima debe ser consultada o informada al Capitán de la nave.

Cada nave en fondeo, en todo momento debe encontrarse suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.

3.8. UKC y calado operacional

La capitanía de puerto de Barranquilla, con base en las batimetrías realizadas en el canal de acceso, establece e informa a través de avisos al navegante, el calado operacional, el margen de seguridad, las restricciones y condiciones de maniobra, en las diferentes zonas del río.

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

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., tiene la obligación de mantener la profundidad en los sitios de amarre o atraque, hasta los parámetros consistentes con el calado operacional al canal de acceso al puerto de Barranquilla que determine DIMAR, la Capitanía de Puerto de Barranquilla o la autoridad que sea competente.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. informará a CORMAGDALENA, al Ministerio de Transporte, a la Superpuertos, a la DIMAR, a las agencias marítimas y a los usuarios del Terminal el calado operacional en el área de maniobras y sitios de atraque del Terminal, así mismo informará los cambios de profundidad que se presenten en el mismo, siendo esta información responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

El calado operacional debe tener un margen mínimo de seguridad de 0.3 metros (1 pie) respecto a la profundidad real existente en el área.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. actualizará los datos que aparecen en el registro de la entidad que sea competente, cuando con la debida autorización de la Corporación del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, o la autoridad que sea competente, se ejecuten obras que modifiquen las instalaciones portuarias, configuración, profundidad, capacidad y características. De igual forma, remitirá a la DIMAR, planos batimétricos que contengan información sobre profundidades y calado disponibles en el canal de acceso al Terminal portuario, su área de maniobra y sitios de atraque.

3.10 Accesos vehiculares, férreos y peatonales

El acceso terrestre al Terminal Portuario se hace por la malla vial de Barranquilla, ingresando por la carrera 48 que parte de la calle 6ª (corredor portuario), hasta el predio identificado con la nomenclatura urbana: Carrera 48 No. 3 - 136, sector Barranquillita. El Terminal Portuario cuenta

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 49 de 128

con una vía interna que va desde la puerta de acceso principal hasta el área de almacenamiento de carbón, bodega de almacenamiento y despacho de graneles limpios, oficinas administrativas y despacho de graneles procesados desde la fábrica, todos debidamente señalizados, no se cuenta con accesos férreos.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. tiene adecuadamente señalizadas las vías de circulación peatonal, vehicular y zonas de parqueo dentro del Terminal portuario y dispone de sitios visibles de planos de evacuación, puntos de encuentro y enfermería.

3.11 Patios y bodegas

1. Bodegas / silos granel agrícola.

La instalación portuaria cuenta con un área de bodegas para almacenamiento de graneles agrícolas, proceso y despacho de carga, así:

Número de silos: 04 (actuales), 08 en total (incluyendo la futura etapa de expansión)

Diámetro: 23.77 metros

Altura: 30.99 metros

Capacidad: 9.000 toneladas c/u

Tipo Producto: Graneles agrícolas (maíz, sorgo, frijol, soya)



Silos para almacenamiento de granos

Bodegas graneleras: 02 bodegas de 8.000 toneladas c/u
 02 bodegas de 12.000 toneladas c/u
 Largo bodegas: 2 de 44 m y 2 de 56 m
 Altura: 21 metros



Bodegas graneleras

2. Patio almacenamiento de carbón.

Área patio de almacenamiento de carbón: 42.500 m²

Capacidad promedio: 1.500.000 Ton/año

Barrera ambiental

En el patio de acopio de carbón, se instaló una barrera ambiental de 14 m de altura, conformada por estructuras metálicas y malla en poliéster de alta densidad, de acuerdo a los requerimientos ambientales, para el control de las emisiones de material particulado, igualmente, se instaló un sistema de humectación, que consiste en 8 cañones de agua, localizados perimetralmente a 12 m de altura.



Barrera Ambiental



Patio de almacenamiento

Alrededor de la totalidad del patio, se construyó una canal perimetral de escorrentía, que recoge las aguas lluvias y de humectación, las cuales son transportadas a un tanque de sedimentación, dónde se les realiza un tratamiento para luego ser recirculadas al sistema de humectación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 51 de 128



Canal perimetral

3.12 Instalaciones para el recibo de la carga

El recibo de la carga se realiza en la infraestructura descrita en el numeral 3.11, patios y bodegas.

3.13. Equipos para operación portuaria

Muelle 1

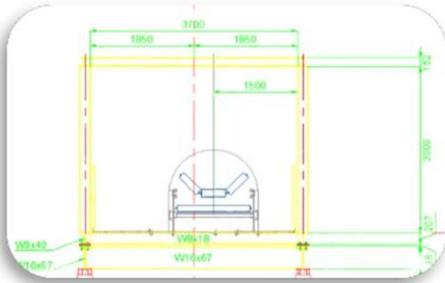
Tolvas en Muelle: El muelle cuenta con 3 tolvas metálicas galvanizadas para recibir granos y harinas del buque, estas tolvas a su vez se movilizan sobre rieles instalados a lo largo del muelle y que posteriormente permitirán la descarga de los granos sobre la banda transportadora que se prolonga hasta las áreas de almacenamiento de gráneles agrícolas.

Capacidad: 100 Ton.

Banda transportadora en Muelle. El muelle cuenta con una banda transportadora CEMA C que recibe el grano desde las tolvas metálicas, transporta a lo largo del muelle y posteriormente al viaducto, esta banda cuenta con las siguientes características:

Longitud Banda en muelle: 105.61 m. Ancho banda: 42 pulgadas. Capacidad nominal de la banda: 800 ton/h o Motor de la banda del muelle: 50 HP

Banda transportadora en viaducto. Esta banda transportadora CEMA C comunicara al muelle con la zona de almacenamiento de granos importados y cuenta con las siguientes características: Longitud banda: 400m. Ancho Banda: 42 pulgadas. Capacidad nominal de la banda: 800 ton/h. Angulo de inclinación banda: 4.7°. Potencia moto reductor banda: 125 HP



Esquema banda transportadora en viaducto.



Tolvas de recibo y banda transportadora en muelle.

Sistema de carga de Buque en muelle 2

El carbón y/o el coque se descarga de manera manual, de los camiones que lo transportan desde su sitio de extracción, posteriormente, se almacena en pilas, segregadas por calidad y cliente, en el patio acondicionado para tal fin.

El transportador CT1 banda paralela al patio es alimentado por 2 filas de transportadores móviles (en total 4 transportadores móviles); después de pasar por un separador magnético, y báscula de pesaje mecánico la banda CT1 le descarga a la banda CT2. El transportador CT-2 descarga al Shiploader para entregarle carbón y/o coque al buque.

El Shiploader tiene un chute telescópico para cargue de bodegas del buque; El chute tiene apertura controlada que puede reducir la caída del material durante la carga.

Transportador de banda CT1

El transportador CT1 comprende una banda encapsulada con transportadores de alimentación a todo lo largo del patio, permitiendo el cargue del carbón almacenado, para entregarlo a la banda fluvial CT2, encapsulada, que alimenta el cargador de buques (Shiploader). El transportador CT1 entrega el carbón y/o coque debidamente pesado a la banda fluvial. Las especificaciones generales que atienden el transportador CT1 de banda encapsulada ubicada en tierra paralela al río son las siguientes:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 53 de 128



Banda CT1 en patio

DESCRIPCIÓN	
Nombre	BANDA TRANSPORTADORA CT1
Peso aproximado.	129435 kg
MATERIAL A TRANSPORTAR	
Carbón y Coque (densidad)	0.98 - 1.06 t/m ³
MEDIDAS	
Longitud horizontal	437.260 m
Altura de elevación	5 m
Inclinación	0 deg - 6 deg - 12 deg
Capacidad	1500 t/h Carbón; 750t/h Coque
Velocidad de operación	1 – 2.4m/s
BANDA	
Ancho	1400 mm
Especificación	EP-300*4 (4.5+1.5)

Báscula de pesaje dinámico

Las Báscula de pesaje dinámico ubicada al final de la banda CT1 para el control del cargue del buque, tiene las siguientes especificaciones:

DESCRIPCIÓN	

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 54 de 128

Nombre	Bascula de Cinta
Modelo	BMP 14 Schenk process
Peso aproximado.	200 kg
MATERIAL A PESAR	
Carbón y Coque (densidad)	0.98 - 1.06 t/m ³
MEDIDAS	
Horizontal length (Longitud horizontal)	2 m
Inclinación	Max. 20 °C
Capacidad	1500 t/h carbón; 750t/h Coque
Velocidad de operación	Hasta 6 m/s
Ancho	1400 mm

Transportador de banda CT2

El transportador de banda CT2 corresponde al transportador fluvial que lleva el carbón y/o coque desde el patio hasta el muelle, donde alimentará el cargador de buques (shiploader) y comprende estructuras totalmente encapsuladas en cumplimiento de las obligaciones ambientales para cargue directo de carbón y/o coque al buque. Las especificaciones generales que atienden el transportador de banda encapsulada CT2 ubicado en río sobre viaducto en estructura metálica son:



Banda CT2, cargue Shiploader.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 55 de 128

DESCRIPCIÓN	
Nombre	BANDA TRANSPORTADORA CT2
Peso aproximado.	97590 kg
MATERIAL A TRANSPORTAR	
Carbón y Coque (densidad)	0.98 - 1.06 t/m ³
MEDIDAS	
Longitud horizontal	329.682 m
Altura de elevación	23.91 m
Inclinación	0 deg - 4.3 deg
Capacidad	1500 t/h Carbón; 750t/h Coque
Velocidad de operación	1 – 2.4m/s
BANDA	
Ancho	1400 mm
Especificación	EP-300*4 (4.5+1.5)

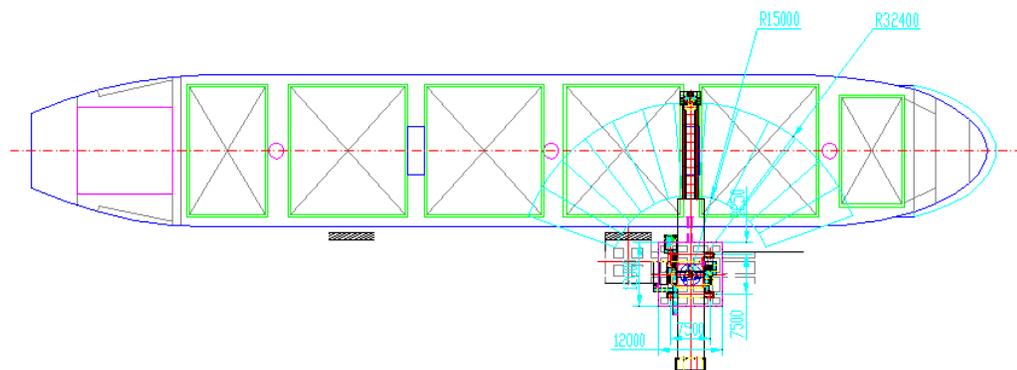
Cargador de buques (Shiploader)

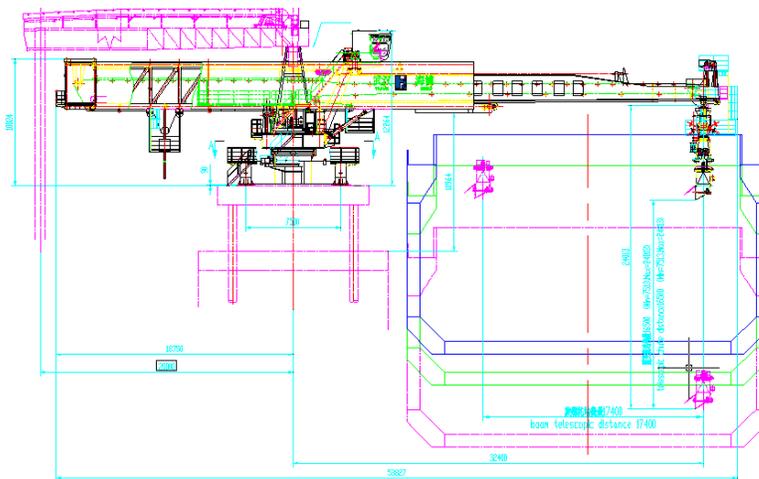
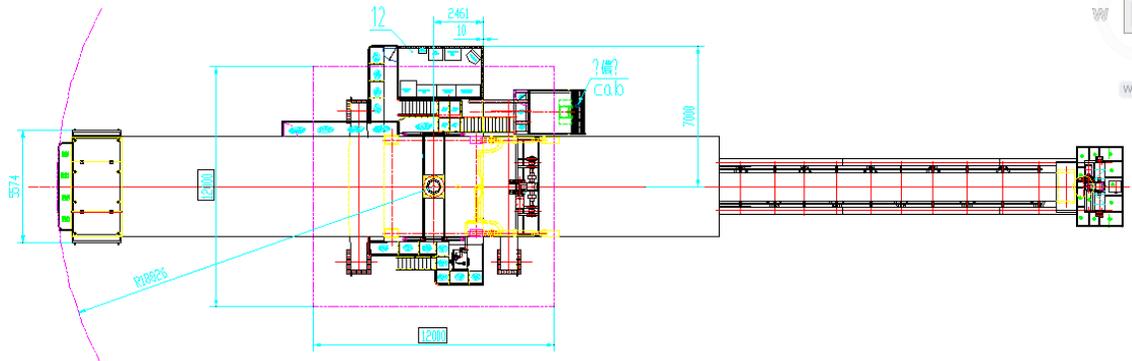
El cargador de buques (shiploader) fijo radial es una máquina diseñada especialmente para el cargue directo de navíos con carbón y coque; recibiendo el producto de la banda CT2 y depositándolo en el buque. El shiploader radial tiene capacidad de rotar alrededor de su eje 180 grados y de inclinarse 12 grados en el sentido vertical. El shiploader posee un chute telescópico que tiene la posibilidad de extenderse hasta 18.6m para garantizar el cargue de las bodegas del navío. Se encuentra ubicado en una plataforma de concreto en el muelle a 16.05 metros sobre el nivel medio del mar.

Especificaciones generales del shiploader:

DESCRIPCIÓN	
Nombre	SHIPLoader
Modelo	HBSZJ1500J

Peso aproximado.	243183 kg
MATERIAL A TRANSPORTAR	
Carbón y Coque (densidad)	0.98 - 1.06 t/m ³
ESPECIFICACIONES GENERALES	
Rotación del boom	180°
Longitud horizontal con boom extendido	32.4 m
Altura de elevación	+16.06 m.s.n.m
Inclinación	0° - 12°
Capacidad	1500 t/h Carbón; 750t/h Coque
Velocidad de operación	3.15m/s
Ancho de la banda	1400 mm
Distancia máxima de extensión de chute telescópico	18.6
Potencia	215 kw
Voltaje	440 V
BUQUES A CARGAR	
Buque mínimo (150 metros de eslora)	22000 DWT
Buque máximo (220 metros de eslora)	60.000 DWT





Shiploader

3.14. Instalaciones de recepción

Por las características de la infraestructura, la Terminal Portuaria no cuenta con instalaciones de recepción.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 58 de 128

3.15. Capacidad de las Instalaciones y niveles de servicio.

La terminal cuenta con dos muelles graneleros, con las siguientes capacidades:

Muelle No 1 – Recibo de granel Agrícola

Buque de diseño: 190 mts de eslora y 32 mts de manga

Capacidad de descargue de maíz: 800 Ton/Hora

Capacidad de descargue de harinas: 300 Ton/Hora

Capacidad de almacenamiento de Granos en silos: 36.000 Ton.

Capacidad de almacenamiento de Harinas en bodegas: 40.000 Ton.

Muelle No2 – Cargue de carbón y Coque

Buque de diseño: 190 mts de eslora y 32 mts de manga

Capacidad de cargue de carbón: 600 Ton/Hora

Capacidad de cargue de Coque: 300 a 500 Ton/Hora

Capacidad de almacenamiento en patio: 80.000 Ton.

CAPITULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horarios

Los servicios marítimos se prestan las 24 horas del día, 365 días al año.

Los servicios terrestres se prestan en los horarios que establece la Sociedad portuaria, como jornadas hábiles de atención, para horarios adicionales, se coordina con los usuarios con base en sus necesidades operativas.

4.1.1 Horario de atención al público

La fecha y hora que se tiene en cuenta para atención de público y recibo de documentos, es el horario administrativo de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., es decir de lunes a viernes, desde las 07:30 a.m. a 12:00m y desde la 01:00 p.m. a 5:30 p.m. y sábados desde las 7:30 a.m. a 12:30 p.m.

4.1.2. Horario de trabajo

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., Operador Portuario y Agentes Marítimos, operarán partiendo del principio de 24 horas, 365 días al año para la prestación de los servicios. Los domingos y festivos serán laborados dependiendo de la necesidad operativa del Terminal Portuario. Los días 24, 25 y 31 de diciembre y 1 de enero, la semana santa, los carnavales de

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 59 de 128

Barranquilla, se entenderán como superfestivos y la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., según las necesidades de operación o por regulación de alguna autoridad, determinará si son laborables o no, tanto para el recibo de vehículos, como para operaciones de descargue, arrume, transferencia, cargue a buque o cualquier otra operación portuaria.

El horario para ingreso y salida de camiones cargados es desde las 07:00 a las 18:00 horas. Sábados entre las 07:00 horas y las 16:00 horas. No obstante, la empresa podrá modificar el horario de acuerdo con las necesidades operativas.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., cuenta con capacidad para atención de buques en horario nocturno.

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios

Los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestados directamente por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y/o a través de Operadores Portuarios registrados ante la Superintendencia de Puertos y Transportes y ante el Terminal.

El registro de un nuevo operador portuario, así como la permanencia de los operadores existentes, se hará tomando en cuenta la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el Contrato de Concesión suscrito con la Nación, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo a los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad, según estándares internacionales.

Para iniciar actividades en el Terminal Portuario, el solicitante deberá contar con la aprobación de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos.

El registro del solicitante ante el Terminal Portuario no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada. Toda persona natural o jurídica registrada y las que soliciten prestar servicios en el Terminal, deberá cumplir con las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, las disposiciones del presente reglamento aprobado por CORMAGDALENA y las demás instrucciones impartidas por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. además se requerirá, en cada caso, lo siguiente:

Agencia Marítima: Su actividad en el Terminal se desarrollará en representación de una Línea Marítima o el armador de la nave.

Operador Portuario: La prestación de sus servicios en el Terminal deberá ser solicitado por una Agencia Marítima, un Dueño de Carga o su representante.

Contratistas: Su ingreso al Terminal deberá ser solicitado por el Operador Portuario o la empresa que contrata sus servicios.

Agencia de Aduanas: La prestación de sus servicios en el Terminal se hará con base en los mandatos dados por los dueños de la carga.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 60 de 128

Transportadores de carga: Su ingreso al Terminal se hará por autorización de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., dentro del procedimiento para ingreso y retiro de mercancías.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

1. Operadores portuarios

Todos los Operadores Portuarios que deseen operar en el Terminal, deben acreditar ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. los siguientes documentos:

- a) Copia del Registro expedida por la Superpuertos.
- b) Relación del personal a su cargo, incluyendo descripción de funciones y cobertura en materia de seguridad social (salud, pensiones y ARL): descripción y estado de equipos y aparejos de su propiedad, leasing o arrendado, emitido por perito de una casa clasificadora debidamente reconocida.
- c) Póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual por accidente y daños a las instalaciones y a la carga, respectivamente. El valor de estas pólizas lo establecerá la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., por el tipo de servicio, por el volumen y por la actividad de los operadores portuarios o la que en su momento fije el gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de puertos o la entidad que haga sus veces.
- d) Certificado de aptitud (experiencia comprobada), donde se referencia su grado de eficiencia y productividad en las operaciones.
- e) Registro de la Cámara de Comercio, su representante legal, dirección, teléfono y los servicios que presta.
- f) Constancia de afiliación de los empleados y/o Asociados para el caso de las Cooperativas y Empresas Asociativas de Trabajo a una Administradora de Riesgos Profesionales, al Plan Obligatorio de Salud y a Fondo de Pensiones y Cesantías obligatorias.
- g) Póliza de responsabilidad de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones con el valor asegurado indicado por Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y con una vigencia igual al contrato y tres años. El valor de la póliza será de USD 50.000.
- h) Fotocopia de la cédula de ciudadanía o su equivalente del gerente y/o representante legal de la empresa y de la persona que se encargara directamente de las actividades en el Terminal.
- i) En caso de usar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista o indicación del nombre empresa contratista que se utilizara en cuyo caso deberá indicarse a que titulo se contrataran los servicios, el certificado de existencia y representación legal de esta empresa.
- j) Certificación de actividades portuarias de los terminales marítimos donde ha prestado servicios, diferentes a Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- k) Manual de procedimiento para la prestación de servicio que ofrece en el Terminal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 61 de 128

- l) Tratándose de empresas dedicadas al servicio de remolcadores, certificados de navegación y seguridad, matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondiente.
- m) En caso de las empresas que suministren el servicio de pilotaje o practicaje, licencias vigentes de los pilotos que presten el servicio.
- n) Licencia ambiental (para empresa que presten servicio que así lo requieran).
- o) Registro ICA (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- p) Manual de seguridad industrial y planes de contingencia.

La documentación será dirigida mediante oficio a la Dirección de puerto de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se reserva el derecho de establecer la veracidad de la información presentada por el solicitante, así como el de solicitar cualquier otra autorización que considere necesaria para autorizar el ingreso.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., comunicará por escrito al solicitante su decisión sobre la solicitud de registro para operar en el Terminal.

El monto o límite asegurado y demás condiciones de las pólizas serán los indicados por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., en carta de autorización dirigida al solicitante de acuerdo con la clasificación de riesgos correspondientes a las actividades que se propone desarrollar el operador, reservándose la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., el derecho de solicitar su modificación en cualquier momento. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. de considerarlo necesario, podrá solicitar el incremento de los valores asegurados de las pólizas, cuando a su juicio las actividades a desarrollar y las especificaciones de la carga así lo requieran.

2. Atención de Motonaves

Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. la confirmación de su llegada, el cual debe contener la siguiente información:

- a. Particularidades de la Motonave.
- b. Calado al arribo o zarpe.
- c. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD)
- d. Plano de estiba de la carga abordado o a cargar.
- e. Relación de carga peligrosa abordado y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMO), sin que pueda desembarcarse en esta Terminal.
- f. El número e identificación de tripulantes a embarcar o desembarcar.
- g. Nombre de los operadores portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador y de transferencia de carga.
- h. Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el Terminal.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 62 de 128

i. Certificado Internacional de Protección conforme a lo establecido en el código PBIP, documentos ISPS, 96 horas antes del arribo de la motonave.

2.1. Importación, tránsito Internacional y transitoria

- a) Plano de estiba actualizado, con la distribución y cantidad de grúas de la Motonave y la capacidad de levante
- b) Relación de carga por bodega para naves a operar cargamentos convencionales
- c) Conocimientos de embarque (copia fiel del original)
- d) Manifiesto de carga
- e) Para tránsito internacional, debe indicarse el nombre del barco y el Terminal de destino

2.2. Exportación

- a) Relación de carga por puerto de destino
- b) Relación de carga a embarcar
- c) Plano de cargue y estiba
- d) Documentos de exportación o autorización de embarque expedido por la DIAN

2.3. Cabotaje de entrada

- a) Sobordos o Manifiestos de cabotaje
- b) Relación de cargas por bodega
- c) Plano de estiba actualizado, con la distribución y cantidad de grúas de la Motonave y su capacidad de levante
- d) Relación de mercancía peligrosa
- e) Relación de carga por puerto de destino

4.4. Protocolo de verificación de información y documentos

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se abstendrá de programar aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., es decir de lunes a viernes, desde las 07:30 a.m. a 12:00m y desde la 01:00 p.m. a 5:30 p.m. y sábados desde las 7:30 a.m. a 12:30 p.m.

La Sociedad Portuaria tiene dispositivos de análisis de la información presentada por todos los usuarios, en cumplimiento de los protocolos de seguridad, sujeta a la legislación vigente, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior.

La solicitud de registro ante la Sociedad Portuaria, es una manifestación expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de sus datos registrados, conforme a la ley 1581 de 2012. Para efectos de

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 63 de 128

ejercer sus derechos a conocer, actualizar, rectificar y suprimir información, revocar la autorización, entre otros, podrá acudir de manera gratuita a los mecanismos que para tal fin tenga diseñados la Sociedad Portuaria.

4.5. Servicios generales

Riverport S.A. operará en las condiciones establecidas en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, en la normatividad portuaria y ambiental, y en los respectivos convenios y contratos de prestación de servicios que suscriba con sus operadores, contratistas y usuarios, conforme al derecho comercial vigente.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Al buque: Muellaje, suministro de combustible, agua, provisiones y recibo de desechos sólidos.
 - b) A la carga: instalaciones portuarias, cargue, descargue, transbordo, almacenaje, tarja y pesaje.
- Para la prestación de servicios no contemplados, se podrán prestar previo acuerdo entre Riverport S.A. y el solicitante.

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

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 64 de 128

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

No existe área de maniobra en la zona de muelles de Riverport S.A. y el canal de acceso es público como se menciona en los numerales 3.1 y 3.2 de este reglamento.

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

El control de las operaciones portuarias, marítimas y terrestres, las realiza en director de operaciones de Riverport, con base en los protocolos descritos en el presente reglamento, con la supervisión permanente de las actividades de Cargue, descargue, recibo de carga, almacenamiento y despacho. En la terminal no se realizan operaciones férreas.

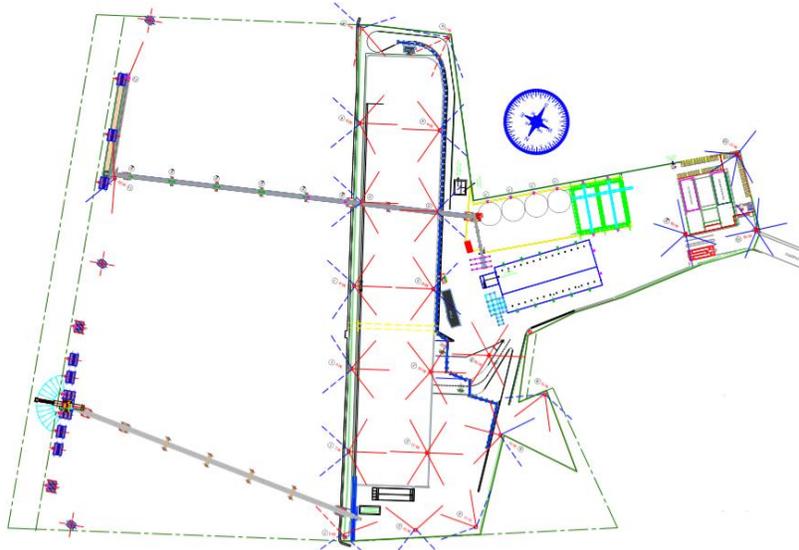
4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

Para garantizar la seguridad del Terminal portuario, se dispone de un esquema de seguridad que ha sido dispuesto de acuerdo con la evaluación de riesgos elaborada en cumplimiento del Plan de Protección, para la obtención de la certificación en Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, emitida por la Dirección General Marítima. Cuenta dentro de su estructura con un Oficial de Protección, una empresa de vigilancia contratada, que posee la respectiva licencia expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, certificada en cumplimiento de la Norma BASC y OPR, que garantiza las mejores prácticas en seguridad para evitar los ilícitos en las instalaciones portuarias y en general en la cadena logística del comercio exterior colombiano. Cuenta con Guardas armados en diferentes puntos del Terminal portuario durante las 24 horas de día, encargados de realizar el control de acceso de personal y vehículos. Adicionalmente se cuenta con un sistema de circuito cerrado de televisión compuesto por cámaras fijas y móviles día/noche, en puntos estratégicos de la instalación portuaria.

La instalación portuaria posee cerramiento perimetral, diseñadas con bloques de cemento y refuerzo estructural, con una altura total de 4 metros, con lo cual se controla el riesgo de intrusos ilegales, complementadas estas barreras con cerca electrificada y mástiles de 18 m para la iluminación, cerca electrificada sobre el muro y malla eslabonada sobre la ribera del río Magdalena.

4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

La adecuada iluminación en las áreas de la instalación portuaria, se garantiza a través de lo exigido y auditado en el código PBIP. Se cuenta con 20 mástiles de 18 mts, con reflectores de 1000 y 400 watts, complementados con otros ubicados en los viaductos, estructuras de los muelles, silos y bodegas, garantizando la adecuada iluminación de las diferentes áreas de la Instalación Portuaria.



4.5.5. Condiciones de limpieza general del puerto

Los operadores portuarios y contratistas, están en la obligación de recoger las basuras que se generen por motivos de la operación o actividades, que realicen. En caso de que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., efectúe o contrate la limpieza de un área específica, en razón a la operación efectuada por el Operador o contratista, facturará al mismo, el valor de ésta.

En el momento de que un Operador portuario no efectúe la labor de limpieza en el muelle y este no se encuentre en condiciones operativas para trabajar las siguientes naves programadas, los perjuicios y demás inconvenientes serán igualmente asumidos por el operador portuario.

El personal de las empresas, contratistas y visitantes autorizados para realizar actividades en la Terminal Portuaria, quedan obligados a mantener limpio el lugar en que desarrollen sus labores y en sus proximidades, durante el horario en que realicen su actividad y dejarlo en el mismo estado una vez finalizada.

Cuando se realicen obras o reparaciones en la Terminal Portuaria, los materiales sobrantes y los escombros deben ser retirados dentro de las veinticuatro horas siguientes a la terminación de los trabajos, dejándolos mientras tanto debidamente apilados y señalizados, de modo que no se perturbe la circulación de peatones y de vehículos y en el lugar indicado por el encargado ambiental.

Terminado el cargue o descargue de cualquier vehículo que ingrese a la Terminal Portuaria se procederá a limpiar la zona, retirando los residuos y gestionándolos correctamente.

Cuando se realicen las limpiezas de fachadas, puertas, ventanales, etc., se adoptarán precauciones para no causar molestias, ni ensuciar la zona de servicio de la Terminal Portuaria.

Se realizarán labores de limpieza de vías internas en caso de derrames de material, o que se visualice polvillo para evitar la polución de material particulado.

La Terminal Portuaria dispondrá de contenedores para disposición de residuos en áreas específicas para la disposición temporal, para su posterior recolección y disposición final.

4.5.6 Zonas de tránsito de vehículos y personas.

Las vías internas para tránsito de vehículos se encuentran debidamente señalizadas, para el tráfico de vehículos de carbón, se utiliza una vía interna, separada de la operación de graneles agrícolas y permite el acceso directo al patio de almacenamiento y la salida directa del vehículo vacío hacia la báscula, para la operación de granel agrícola se utiliza la vía interna hacia los silos y bodegas, con una sola dirección de flujo desde y hacia las básculas.

Se encuentran demarcadas y señalizadas las vías peatonales internas, para el movimiento seguro de las personas al interior de la terminal.



4.6. Servicios a la nave

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño

Buque de diseño del muelle No 1.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 67 de 128

Categoría	Bulk Carrier
Peso muerto	DWT: 56.102
Desplazamiento	MD: 65.000 t
Eslora	LOA: 190 m
Manga	B: 32.3 m
Calado máximo	D: 13 m

Buque de diseño del muelle No 2.

Categoría	Bulk Carrier
Peso muerto	DWT: 56.102
Desplazamiento	MD: 65.00 Ton.
Eslora	LOA: 190 m
Manga	B: 32.3 m
Calado máximo	D: 13 m
Air Draft	14,5 m

4.6.2. Servicios de practicaaje

El servicio de practicaaje comprende el asesoramiento a los capitanes en el movimiento de las embarcaciones para la entrada, fondeo, atraque, zarpe, salida, abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro de la Zona Portuaria. Este servicio es prestado por Operadores Portuarios debidamente registrados en la Superintendencia de puertos y transporte, como Pilotos Prácticos con licencia vigente expedida por la DIMAR.

Responsabilidad del Capitán de la Nave: La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Práctico a bordo como Asesor del Capitán de la embarcación, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Práctico.

Obligación de usar piloto práctico: Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado, con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B.), superior a las 200 toneladas,

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 68 de 128

está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada y salida del puerto de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero. (Ley 658 de 2001).

Exceptuase las naves nacionales de cabotaje hasta de 500 toneladas de Registro Bruto, las cuales podrán entrar o salir de los puertos bajo responsabilidad de su Capitán, quien debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva.

Supervisión del servicio de pilotaje: La supervisión en cuanto al desempeño del servicio de pilotaje, la efectúa la Superintendencia de Puertos y Transportes, con base en los informes rendidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, éstas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva

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

Solicitud de Piloto Práctico: La contratación del servicio de pilotaje será responsabilidad del Agente Marítimo. En los casos en que exista limitación para los servicios de pilotaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el Capitán de Puerto, determinará previo requerimiento del usuario o de la misma Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o de oficio, la hora y condiciones de prestación del servicio, sin que por ello se genere responsabilidad alguna por parte de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

Sitio de Abordaje: Para la prestación de los servicios de pilotaje, los Pilotos Prácticos abordarán y desembarcarán de las naves en el sitio determinado por la Autoridad Marítima, que es milla y media al noroccidente del Tajamar Occidental y su ingreso y salida del Terminal Portuario se hará vía acuática o por tierra, acorde a las instrucciones que para el efecto imparta la compañía de pilotos.

La colocación de la escala y el embarco y desembarco del piloto práctico será vigilada por un oficial del buque. Se tendrá a la mano, listo para su empleo un anillo salvavidas provisto de luz de encendido automático y un cabo.

Para el embarco y desembarco del piloto práctico, el buque deberá disponer de una escala a menos que se avise lo contrario. La escala deberá ser aparejada en el costado determinado por el piloto que atenderá la maniobra. Esta escala debe ser del tipo exigido en el Convenio SOLAS 1974 y su protocolo de 1978 o en las disposiciones que lo modifiquen o complementen.

Los buques que tengan un francobordo de más de 9 metros deberán tener una “escala combinada”, que es una escala real aparejada en combinación con la escala del piloto, de manera que el piloto pueda pasarse a ella cuando está embarcándose.

La zona de embarque y la escala deben estar convenientemente iluminadas durante la noche.

Régimen de responsabilidad: La responsabilidad por los perjuicios derivados de la prestación del servicio de pilotaje, se regirá por lo establecido en el contrato celebrado entre el Operador

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 69 de 128

Portuario autorizado para prestar este servicio y el usuario respectivo, en la Ley 658 de 2001, Código de Comercio Colombiano y demás normas aplicables. En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de pilotaje, no se presente a la hora acordada para la realización de la maniobra, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., le hará un requerimiento, ya sea directamente o a través del Agente Marítimo, para el cumplimiento del servicio. En caso de no recibir respuesta oportuna, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. se reserva el derecho de nombrar el Operador Portuario que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de pilotaje, no se presente a la hora acordada para la realización de éste, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. se reserva el derecho de nombrar otro Operador Portuario, debidamente registrado ante la Superintendencia de puertos y transporte y DIMAR, que preste el servicio, sin perjuicio de otras Acciones que se puedan derivar.

Antes que el capitán de puerto declare libre plática para la nave, el piloto práctico está facultado para abordar la nave que arribe al puerto. En casos de emergencia y con previa autorización de Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

Los capitanes de las naves están obligados a suministrar alojamiento a los pilotos prácticos conforme a su categoría de oficiales, cuando sea necesario en razón de la prestación del servicio y ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer abordo al término de su trabajo.

4.6.3. Servicio de remolcador

Vigilancia y Supervisión: El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras dentro de la Zona Portuaria estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Autoridad Marítima. Todo remolcador que preste servicio en el Terminal de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. debe estar debidamente amparado con un seguro de responsabilidad para responder por los daños que se causen al Medio Ambiente, a los buques, a las instalaciones portuarias y a terceros en general. El servicio de uso de remolcador será contratado con Operadores Portuarios, registrados ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., que cumplan el lleno de los requisitos con la autoridad portuaria y marítima.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de remolcador, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que se puedan causar a las instalaciones o a terceros, cuya cuantía la establece la Junta Directiva de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. o quien ésta determine.

Obligaciones para el uso del remolcador: Toda nave con tonelaje de Registro Bruto superior a dos mil (2.000) toneladas está obligada a utilizar remolcador, debiendo aplicar la capacidad de halada respectiva, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 25 Parte 1 del REMAC 4. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de Registro Bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el Piloto Práctico lo aconseje como necesario. En todo caso, el uso de remolcador deberá efectuarse de acuerdo con lo dispuesto por la DIMAR.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 70 de 128

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

Para las maniobras de atraque y zarpe en Riverport, se deben utilizar los remolcadores definidos en las tablas particulares para asistencia, de acuerdo a la resolución No. (0685-2018) 16 de agosto de 2018.

Requisitos para prestar servicio en los puertos: El servicio del uso del remolcador será contratado por el Agente Marítimo con operadores portuarios debidamente autorizados por la Superintendencia de puertos y transporte, con registros vigentes e inscritos ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y con certificados vigentes expedidos por la Dirección General Marítima. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de remolcadores que constituyan las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros en general así como el impacto ambiental, con base en lo dispuesto por las normas que regulan el registro de operadores portuarios, y por unos montos que a juicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., resulten adecuados para el cubrimiento de los riesgos que generan.

Los remolcadores que prestan los servicios, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizadas por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo deben contar a bordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro del puerto.

Luces, señales y reglas del camino: Los remolcadores dentro del puerto y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes y respetar las reglas de camino.

Régimen de responsabilidad: La responsabilidad por los perjuicios derivados de la prestación del servicio de remolque se regirá por lo establecido en el contrato celebrado entre el Operador Portuario autorizado para prestar este servicio y el usuario respectivo, Código de Comercio Colombiano y demás normas aplicables. No obstante, lo anterior, el Armador del remolcador será responsable por los daños que se causen por su culpa, negligencia del capitán o por mal funcionamiento del remolcador.

En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolcador no se presente a la hora acordada para la realización de éste, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y/o Agente Marítimo se reservan el derecho de nombrar a otro Operador Portuario, debidamente registrado ante la Superintendencia de puertos y transporte, que preste el servicio, sin perjuicio de otras acciones que se puedan derivar.

4.6.4. Amarre y desamarre de buques

Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. incluyendo remolcador, planchones o gabarras, el amarre o desamarre en muelle

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 71 de 128

deberá ser efectuado por un operador portuario autorizado y registrado para tal fin, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., con el objeto de garantizar la seguridad en las operaciones. En la maniobra de amarre o desamarre, deberá ceñirse a lo establecido en las normas marítimas aplicables a la materia, así como a los usos y costumbres que le sean aplicables. El servicio lo solicita la Agencia marítima al operador portuario, por correo electrónico y diligenciando el formato respectivo, con copia a la capitanía de puerto, control tráfico marítimo y la terminal.

Régimen de Responsabilidad: La responsabilidad por los perjuicios derivados de la prestación del servicio de amarre se regirá por lo establecido en el contrato celebrado entre el Operador Portuario autorizado para prestar este servicio y el usuario respectivo, Código de Comercio Colombiano y demás normas aplicables. No obstante, lo anterior, el Armador del buque y/o agente que nombre o designe al operador amarrador, será responsable por los daños que se causen por su culpa.

4.6.5. Muellaje

Derecho de una nave a permanecer amarrado al muelle o abarloado a otra nave, planchón o artefacto naval. Este servicio se presta de acuerdo con la negociación comercial preestablecida y con el lleno de los requisitos exigidos por parte de la autoridad marítima DIMAR y demás autoridades en el ámbito de su competencia. El servicio se incluye al momento de la aceptación de la ventana asignada e inicia al momento del atraque de la motonave, el cobro se establece como una tarifa autorizada por la Superintendencia de puertos y transporte, el valor se calcula con base en la permanencia del buque, primera línea al atraque y última línea al zarpe, metros de eslora de la motonave y el valor definido en dólares por hora.

4.6.6. Apertura de escotilla

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

A su vez, abrir y cerrar las escotillas en secuencia tal, que se eviten retrasos o demoras en la operación de cargue o descargue. Las bodegas deben ser abiertas al arribo para verificar las condiciones y limpieza, lo cual debe ser certificado por un inspector nominado por el usuario. Dependiendo de las condiciones operativas, se permitirá la limpieza de las bodegas con el buque atracado o si no, tendrá que salir del muelle. Todos los costos ocasionados serán por cuenta del armador.

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

Para graneles agrícolas, si éstos han sido fumigados con fosfamina, las escotillas deben ser abiertas y ventiladas, previamente al inicio de operaciones, para disminuir la concentración de gas, de manera que se garantice la seguridad en la toma de muestras y en la operación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 72 de 128

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

A solicitud de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y/o de los operadores portuarios, cuando haya dudas respecto de la seguridad de las plumas y aparejos o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 al 12) la autoridad marítima dispondrá inspecciones a las plumas y aparejos de las naves y artefactos navales para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue y descargue. En el evento que se encuentre efectivamente deficiencia en las plumas y aparejos, el costo de esta inspección será asumido por el armador de la nave y se ordenará la suspensión de operaciones en plumas, grúas y aparejos que tengan deficiencias.

4.6.8. Reparaciones menores

Riverport S.A. no ofrece el servicio de reparaciones menores, de ser requerido por la motonave, la agencia marítima debe solicitar autorización a la terminal y a la Capitanía de puerto.

4.6.9. Aprovisionamiento y usería

Cuando un buque requiera aprovisionamiento de combustible, suministros, repuestos o elementos, la agencia marítima deberá solicitarlo por escrito a la Dirección de Operaciones del puerto, nominando el operador portuario autorizado por la superpuertos para desarrollar la actividad, previa autorización de la DIMAR y asignación del perito para la actividad que así lo requiera y cumplir con los procedimientos establecidos.

4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre

En Riverport no se presta el servicio de recibo o suministro de lastre, se permite a través de operadores portuarios, debidamente autorizados por la Autoridad Marítima. Está prohibido realizar vertimiento de aguas de lastre en las zonas marítimas de Riverport S.A. S.A., dársena, canal de acceso y fondeadero. Para la disposición de este tipo de residuos en aguas territoriales, se deberán tener en cuenta las disposiciones presentadas en la normatividad MARPOL y requerirá de permiso expreso de la Autoridad Marítima Nacional - DIMAR. Los buques deberán realizar la renovación de aguas de lastre con base en la resolución A 868 de la OMI, 477 de 2012 de la DIMAR y el convenio BWM adoptado por la OMI en 2014.

Las Autoridades Marítimas durante la visita de alto bordo o de control del Estado Rector podrán verificar la información del reporte de la renovación del agua de lastre, si un buque presenta alguna sospecha de haber realizado operaciones de descarga con agua contaminada u otros residuos contaminados todas las operaciones se suspenderán inmediatamente.

La operación de cargue/descargue, no se reanuda hasta que se investigue adecuadamente y las autoridades lo autoricen, de ser necesario, para no afectar las actividades portuarias,

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 73 de 128

Riverport S.A., se reserva el derecho de ordenar el fondeo del buque en las zonas autorizadas por la DIMAR, hasta que se resuelva la situación presentada, todas las multas, retrasos de carga, costos y consecuencias serán por cuenta de los armadores de los buques quienes pagarán directamente las sanciones, multas y daños incluyendo y sin limitar el lucro cesante y daños emergentes o a través de su agente marítimo.

4.6.11. Suministro de combustible

Las operaciones de suministro de combustible no están autorizadas en la terminal, en caso de ser requeridas y sea autorizada por la Gerencia, estarán controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Barranquilla. Los servicios de suministro y/o retiro de combustible de naves, previamente autorizados, deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

El Capitán lo deberá solicitar al agente marítimo quien hará las respectivas coordinaciones y solicitudes de autorización a la Capitanía de Puerto para llevar a cabo dicha maniobra en el muelle o donde la Autoridad Marítima así lo determine y apruebe. Para la prestación de estos servicios, el agente marítimo deberá contratar dicho suministro con operadores portuarios debidamente autorizados y avalados por las Autoridades Marítimas, Portuarias y Ambientales competentes. El (los) operadores portuarios deberán cumplir con los requisitos de las autoridades, normas nacionales e internacionales y cualquier otra disposición aplicable a la naturaleza del servicio prestado. El (los) operadores portuarios prestadores del servicio deberán disponer de los respectivos procedimientos operativos, planes de emergencia y contingencia para los diferentes riesgos asociados a la operación, así como cumplir toda la normatividad que en esta materia aplique, incluyendo sin limitar, al convenio MARPOL y SOLAS.

Solicitud y autorización del servicio.

La solicitud del servicio de suministro y/o retiro de combustible, debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de autorizar o no el suministro y no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido todos los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la Instalación Portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 74 de 128

Antes de comenzar el servicio de suministro y/o retiro de combustible, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible de naves, deben estar asistidas por un perito designado por la Capitanía de Puerto, quien debe permanecer abordo durante todo el tiempo que dure la operación.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de producto entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de suministro de combustible de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

Medidas de Control

- Se debe instalar barrera de contención cercando el buque, en caso de vertido.
- El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
- Los elementos de comunicación entre todo el personal que interviene en la operación deben funcionar adecuadamente.
- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro.
- En caso de necesitarse herramientas manuales para desconexión de los equipos, éstas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- En las inmediaciones de la conexión debe haber un extintor, además de estar preparado el sistema Contra Incendios del buque para actuar rápidamente ante cualquier eventualidad.
- Al finalizar el servicio, se deben desconectar correctamente todos los equipos, realizando una inspección final, evitando derrames de producto al río.
- Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.

Prohibiciones

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 75 de 128

- En ningún caso se permitirá el suministro de combustible a un buque escorado o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.
- Se prohíbe el suministro de combustible mientras se realiza de forma simultánea cualquier tipo de operación de carga/descarga que pueda producir variaciones en la escora y/o trimado del buque, realizar a bordo cualquier tipo de trabajo en caliente, corte, soldadura, etc.
- En la zona de operación y en un área de seguridad de 10 metros queda prohibido fumar, producir focos de ignición o realizar cualquier operación que pueda producir llama o calor.

4.6.12. Servicios de lancha

La Sociedad portuaria Riverport, no presta directamente el servicio de lancha, los operadores que prestan el servicio deben presentar la matrícula de la Capitanía de puerto, la licencia de explotación comercial y las pólizas respectivas.

4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., no autoriza el servicio de recepción de residuos líquidos ni de sentina del buque.

Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas. Para tal efecto se tendrá en cuenta la reglamentación de la OMI y las normas ambientales establecidas por el Terminal. El Capitán o propietario de la nave debe responder a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., por los costos de limpieza y descontaminación en que incurra por este motivo.

4.6.14. Recepción de desechos sólidos

El servicio de recepción de desechos de los buques no es un servicio prestado por el Terminal. En caso que un buque requiera este servicio, el Capitán deberá solicitarlo a través de la agencia marítima, quien a su vez lo coordinará con una empresa debidamente autorizada por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la DIMAR y el Terminal, empresa la cual deberá disponer de las licencias y autorizaciones ambientales correspondientes. Dicha empresa será la encargada de la manipulación, transporte y disposición final de los desechos del buque. El servicio deberá ser solicitado a la agencia marítima relacionando el tipo, cantidad y clasificación de acuerdo al Convenio MARPOL 73/78.

La Sociedad portuaria no autorizará el servicio de recepción de residuos sólidos, cuando el Operador portuario, nominado por el Agente marítimo, no cumpla con los requisitos establecidos en el presente reglamento, se afecten las operaciones o constituya un riesgo para la instalación. Todas las operaciones deben cumplir con las normas e instrucciones establecidas para la protección y preservación del medio ambiente.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 76 de 128

4.6.15. Servicio de vigilancia

La Instalación portuaria cuenta con el esquema de vigilancia definido en el Plan de protección de la IP, en cumplimiento del código PBIP, los servicios requeridos por el Buque, deberán ser coordinados y contratados por la Motonave, a través de su agencia marítima.

4.6.16. Servicios públicos

La Instalación portuaria, no suministra energía o agua a las motonaves, en caso que requieran agua, el agente marítimo debe coordinar y contratar un operador autorizado para tal fin, cumpliendo todos los requisitos legales que apliquen para esa operación.

4.6.16.1. Suministro de agua potable

El servicio de suministro de agua potable a las naves NO está disponible o contemplado en el Terminal de Riverport, para la prestación de estos servicios, el agente marítimo deberá contratar dicho suministro a través de barcaza, con operadores portuarios debidamente autorizados y avalados por las Autoridades Marítimas, Portuarias y Ambientales competentes. El (los) operadores portuarios deberán cumplir con los requisitos de las autoridades, normas nacionales e internacionales y cualquier otra disposición aplicable a la naturaleza del servicio prestado.

4.6.16.2. Electricidad

Este servicio se presta, no como un servicio público propiamente dicho, sino a elementos propios de la operación portuaria o que como resultado de ésta requieran el servicio, no a las motonaves.

4.6.17. Fumigaciones

Las fumigaciones deben ser contratadas por la empresa que lo requiera, cumpliendo con los requisitos legales que apliquen para la actividad, incluyendo el uso adecuado de insecticidas autorizados. Así mismo, deben dar cumplimiento a todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos

La instalación portuaria no presta el servicio de alquiler de equipos, las operaciones son realizadas con los equipos propios de las motonaves, del operador portuario o equipo propio de Riverport especializado para el cargue de carbón.

4.7. Servicios a los pasajeros

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 77 de 128

En la instalación portuaria no se atienden naves de pasajeros.

4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros

En la Instalación portuaria no se atienden naves de pasajeros.

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

En la instalación portuaria no se realizan operaciones de naves de pasajeros o vehículos.

4.8. Servicios a la carga

Uso de las instalaciones portuarias

Uso de la infraestructura y de las instalaciones portuarias para ejecución de las operaciones y transferencia de la carga y actividades relacionadas con la misma. Este servicio se prestará a todas las personas naturales o jurídicas que a juicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y por razón de su actividad, requieran del mismo.

Almacenamiento

Es el servicio de proveer espacio cubierto o descubierto para depositar transitoriamente cargamentos. Este servicio se prestará de acuerdo con lo pactado comercialmente con los clientes para aquellas personas naturales o jurídicas que a juicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y que por razón de sus actividades así lo requieran.

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías

Por las características de infraestructura de la instalación portuaria, no se requiere realizar manipulación o transporte de mercancías, en interior del puerto. Los graneles agrícolas se reciben directamente en los sitios de almacenamiento y desde allí se cargan los vehículos, a través de los silos de despacho y básculas batcheras, en el caso del carbón o coque, solo se requieren movimientos internos, para verificación de saldos o generación de espacios.

4.8.2. Cargue/Descargue/Transbordo

Cargue: Es la operación de trasladar la carga del muelle o patio de almacenamiento a la motonave. El viaducto No.2 es destinado a la exportación de carbón y coque, posee una banda transportadora encapsulada, que se eleva desde el patio de almacenamiento en tierra hasta el shiploader ubicado en el muelle, para descarga a la bodega de la nave, bajo instrucciones del Capitán o tripulación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 78 de 128

Para la aceptación del buque nominado por el exportador, se verifican sus características y se da respuesta por escrito, de su aceptación o no, con base en la infraestructura del terminal.

El capitán de la motonave, debe presentar el plan de cargue y éste se revisa en la reunión preoperativa, si se requieren ajustes, se realiza la solicitud al capitán.

Descargue: Es la operación de trasladar la carga de la nave al sitio de almacenamiento, destinado a los graneles agrícolas de importación, para ser conducidos por la banda transportadora hasta el punto de almacenamiento, en silos y bodegas.

El capitán de la motonave, presenta el plan de descargue y la secuencia por escotilla, si el operador requiere ajustes o modificaciones, se coordina con el buque.

Los equipos y aparejos, utilizados en las operaciones de cargue y descargue, del buque y del operador, son revisados para garantizar el buen estado de éstos.

Responsabilidad de la operación

- El operador portuario designado para ejecutar las operaciones, según el contrato que haya celebrado con el armador de la nave o su agente marítimo, o con el propietario de los gráneles.
- Responsabilidad del naviero: Según términos del contrato de transporte, condiciones de fletamento y normas internacionales de transporte de carga por vía marítima, el agente marítimo responderá personal y solidariamente con el Capitán y el armador de la nave.

4.8.3. Estiba/Desestiba

Por la naturaleza de las cargas manejadas en la instalación portuaria, no se realizan operaciones de estiba/desestiba.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

La clasificación y toma de muestras, es realizada por empresas autorizadas para la actividad y es contratada por el importador/exportador, cumpliendo con los requisitos de ingreso a la instalación portuaria.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

El reconocimiento o inspección de las mercancías, es realizado por la autoridad aduanera y la instalación portuaria permitirá lo requerido, para dar cumplimiento a los procesos que permitan asegurar la legalidad, procedencia y destino, de las mercancías de importación y exportación.

4.8.6. Trimado/Trincado/Tarja

El servicio de trimado, es prestado por el operador portuario responsable de la operación y contratado por el propietario de la mercancía.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 79 de 128

4.8.7. Manejo y reubicación

En Riverport no se realizan operaciones de manejo o reubicación de mercancías, las cargas llegan o salen, directamente desde o hacia los sitios de almacenamiento.

4.8.8. Servicio a los contenedores

En Riverport no se realizan operaciones con contenedores.

4.8.9. Embalaje y reembalaje

En Riverport no se realizan las actividades de Embalaje y reembalaje.

4.8.10. Pesaje/Cubicaje

El pesaje de los graneles agrícolas, se realiza a través de cuatro basculas camioneras, con capacidad de 80 ton c/u, el servicio se incluye en la tarifa acordada con el cliente.

En el caso del carbón o del coque mineral, el peso de la carga entrando el puerto se realiza con bascula camioneras, y el peso de la carga saliendo a bordo de los buques está determinado por medio de inspección de calados (“Draught Survey”).

4.8.11. Marcación y rotulación

En las operaciones de graneles no se requiere marcación o rotulación.

4.8.12. Almacenaje de mercancías

Corresponde a la utilización de las áreas de almacenamiento cubiertas o descubiertas que tiene en disposición la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., para la prestación de este servicio.

La tarifa es el cargo fijado a quien utiliza el servicio y en dependencia con el tipo de carga y su sitio de almacenaje.

Para el caso de Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., factura teniendo en cuenta los contratos, el tarifario y los acuerdos comerciales previamente establecidos.

4.8.13. Porteo de la carga

En la instalación portuaria no se realiza porteo de mercancías.

4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías

En la instalación portuaria no se realizan actividades con contenedores.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 80 de 128

4.8.15. Cadena de frio

En la instalación portuaria no se realizan operaciones que requieran cadena de frio.

CAPÍTULO V PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

Las maniobras de aproximación a los muelles del terminal portuario, son de responsabilidad del capitán de la motonave y el piloto práctico, se deben realizar bajo las mayores condiciones de seguridad marítima, una vez se haya realizado el análisis correspondiente a cada maniobra, así mismo deberá disponer de los remolcadores necesarios para realizar dichas maniobras en función del tamaño del buque granelero, durante la maniobra el piloto practico debe mantener comunicación permanente vía radio VHF, con los remolcadores, personal de amarre y la instalación portuaria.

El canal utilizado es el del Rio Magdalena, se inicia la navegación en el canal en Bocas de ceniza, siguiendo los rumbos y enfilaciones recomendadas, desde la Boya 1 hasta la Boya 28 frente al muelle No 2, iniciando su aproximación al muelle con asistencia de los remolcadores y hasta la Boya 29 para atraque en el muelle No 1.

La velocidad del viento máxima para la maniobra de aproximación es de 25 nudos.

5.1.2. Maniobra de atraque

El capitán de la Motonave es responsable ante la sociedad portuaria y frente a terceros afectados, por los accidentes ocasionados por error de maniobra, de pilotos prácticos contratados para el atraque y desatraque, igualmente, es responsable por los accidentes originados en las maniobras del buque con uso de remolcador.

Es responsabilidad del capitán de la motonave y del piloto práctico, que, a la distancia mínima de una manga de la nave, en su aproximación al sitio de atraque, la maniobra se realice en forma paralela al muelle donde se va a atracar, a una velocidad que no supere los 0,10 m/s y debe estar asistida por el servicio de remolcadores que se requiera, con base en las características del buque y las condiciones meteorológicas presentes.

Es responsabilidad del capitán de la nave y del piloto práctico que, a la distancia mínima de una manga de la nave en su aproximación al sitio de atraque, la maniobra se realice en forma paralela al muelle donde se va a atracar, a una velocidad que no supere 0,10 m/s y debe estar asistida por el servicio de remolcadores que se requiera, de acuerdo a las características del barco y las condiciones meteorológicas presentes.

Se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones, durante la maniobra.

- Angulo de aproximación del buque de diseño, atraque de estribor: máximo 5 grados

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 81 de 128

- Velocidad máxima de aproximación: 0,10 m/s
- Condición de atraque: con remolcadores
- Vientos Normales de operación: 0 - 25 nudos

La maniobra de atraque la deben coordinar, el supervisor de operaciones de la terminal, el capitán de lo motonave, el piloto practico, los remolcadores, la tripulación y la lancha pasa-cabos.

Durante la aproximación, la ubicación de la motonave en el muelle, es determinada e informada por Riverport, al capitán de la motonave y al piloto practico, si ésta no es atendida y se requiere reubicar la nave, los costos en que se incurra serán por cuenta del Buque.

5.1.3. Maniobra de amarre

El muelle de Granel agrícola, cuenta con una zona de 123 metros longitud y un ancho de 12 metros. En el costado de atraque, se cuenta con 3 defensas Bridgestone Ref. HC-1400, 4 bolardos o bitas de amarre y 2 de atraque, con capacidad de 100 toneladas cada una. Las configuraciones de amarre en ambos costados son de 12 líneas para el buque de diseño.

El muelle para carbón/Coque, tiene una zona de 180 m de longitud y 12 m de ancho, con 8 defensas Bridgestone tipo HC1400J3, de 1.4m de alto, y una absorción de energía de 1500 kN-m con una reacción normal de 1,920 kN, 8 bitas de amarre y 3 de atraque (1 de 100 ton y 2 de 60 c/u).

Para los amarres se deben seguir las recomendaciones citadas en la "MOORING EQUIPMENT GUIDELINES" 4ª edición, según el tipo y clase de la nave. Previamente, la Sociedad portuaria envía un plano de amarre, sugiriendo un número de líneas y distribución, respecto a las bitas y piñas de atraque, en el que se especifica la posición del barco, con base en la secuencia de cargue planeada.

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

Consideraciones:

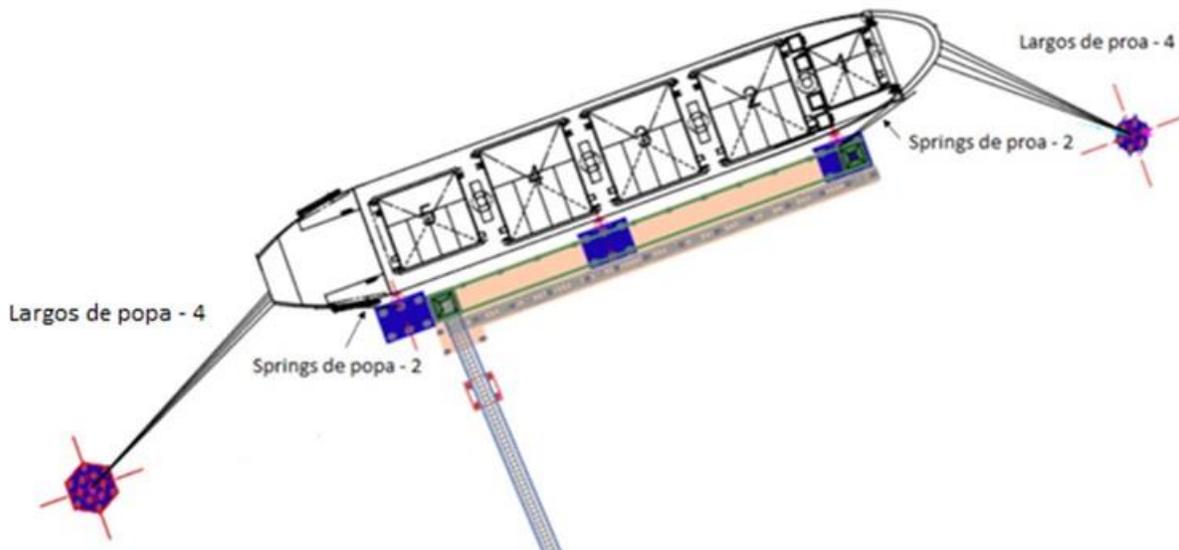
Requisitos de amarre

- El nivel de riesgo de la operación de amarre, será determinado por las condiciones meteorológicas y oceanográficas predominantes en el momento de efectuar la maniobra de atraque y será responsabilidad del Capitán de la motonave efectuar la maniobra en forma segura.
- 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, el capitán de la nave es el responsable de vigilar la tensión de las amarras durante su permanencia en la terminal.
- La maniobra o el servicio, no termina hasta que el Piloto Practico imparta la autorización de retirarse.

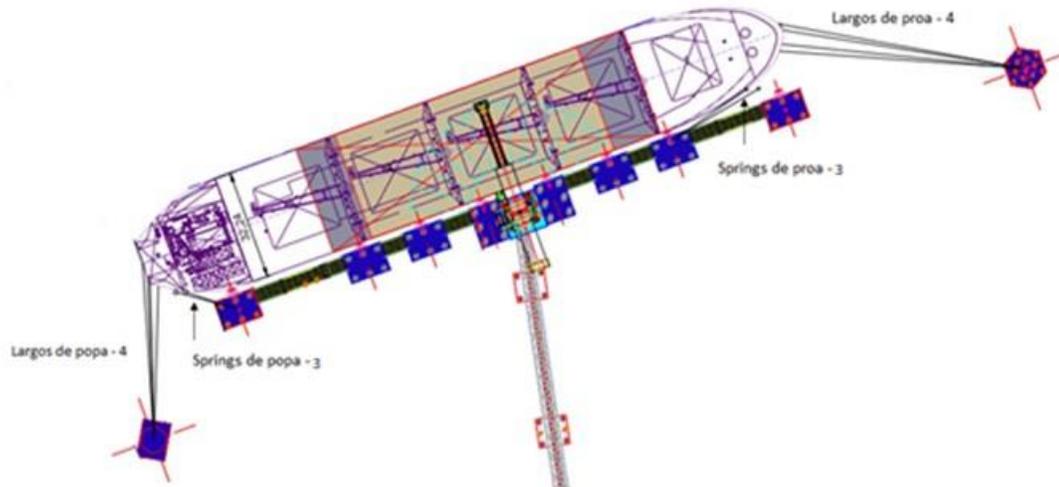
- Es necesario que el personal de operarios del servicio de amarre, se encuentre en su puesto y listos para maniobrar, desde el mismo momento que el buque está en la zona de maniobra del terminal.
- El personal que asista a realizar la operación, debe utilizar todos los elementos de seguridad exigidos por la sociedad portuaria.
- Las naves amarradas en el muelle proporcionarán una o dos escalas reales o combinadas debidamente iluminadas en la noche. El Capitán será responsable de la adecuada iluminación en las áreas de operación con el fin de evitar accidentes de personas o daños a la propiedad.
- La escalera real y/o la combinada debe ser suministrada por el buque y bajo las condiciones óptimas de seguridad. La ubicación de la escala será acorde a la posición de amarre al muelle.

Configuraciones de amarre recomendadas:

Muelle No 1



Muelle No 2



Corrida de muelle

Para la maniobra de corrida de muelle en la terminal, se realiza con base a las recomendaciones de la Capitanía de puerto, a través de su comunicación No 13201601374-13 del 01/12/2016.

- El agente marítimo y el responsable de la maniobra en la IP deben informar al Capitán de la motonave los pormenores de la maniobra, todos los factores externos e internos que la rodean y pudieran afectar, la facultad para uso o no, del remolcador de asistencia en puerto, sus implicaciones y posibles consecuencias. Lo anterior debe quedar debidamente documentado y firmado por el capitán de la embarcación como responsable de la maniobra, el delegado por la Instalación Portuaria y el representante de la Agencia marítima.
- Tener en cuenta las condiciones meteorológicas, hidrológicas, náuticas y verificar que estas sean favorables para el desarrollo de la maniobra.
- Garantizar una excelente comunicación entre el personal de la instalación portuaria, los amarradores, y la tripulación del buque. Lo anterior incluye el uso de equipos de radiocomunicaciones adecuados, y aprobados, así como el uso del idioma inglés.
- Asegurar que el personal de amarradores sea el idóneo para ejecutar la maniobra y cumpla las directrices emitidas por la Autoridad Marítima Nacional en este sentido, incluyendo la posesión de una Licencia de Explotación Comercial vigente.

La movilización debe ser solicitada por la agencia marítima, en el formato de Solicitud de movilización (SHIFTING MANEUVER FORMAT) y solo se realizará con la autorización respectiva.

Para efectos de coordinación, reporte de emergencias y comunicaciones, todas las embarcaciones deberán mantener informada a la Estación Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial de las operaciones que efectúen.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 84 de 128

5.1.4. Maniobra de zarpe

La agencia marítima es la encargada de realizar el trámite de zarpe ante la Capitanía de Puerto, de igual manera debe coordinar todo lo concerniente a la maniobra de zarpe del buque (Documentación, Remolcadores, Pilotos prácticos, etc.) y ninguna motonave puede salir de la instalación portuaria sin la autorización de control tráfico marítimo. El capitán de la motonave debe garantizar el alistamiento para el zarpe, máximo una hora después de la hora de finalización de operaciones, cualquier perjuicio causado por demoras superiores a este límite, es de su responsabilidad y responde ante la sociedad portuaria y terceros afectados, por los costos y/o pérdidas ocasionadas.

- a) En todos los casos, la responsabilidad para la planeación, preparación y ejecución de las maniobras de los buques en Riverport es exclusivamente la del Capitán del buque. Cada maniobra debe ser evaluada previamente, teniendo en cuenta las condiciones climáticas prevalentes, el estado de la corriente del Río, las capacidades o las limitaciones del buque mismo y cualquier otro factor que podría afectar la maniobra.
- b) En condiciones normales de operación, el manejo de los amarres para la maniobra de zarpe podría ser de la siguiente manera:
 - i) Mantener todos los amarres en su posición con las tensiones adecuadas hasta que el remolcador, o los remolcadores, requeridos para la maniobra han sido amarrados o que están en las posiciones ordenadas por el Capitán.
 - ii) Una vez asegurados o posicionados el remolcador o los remolcadores, y cuando el Capitán ordena, el personal del equipo de amarradores en el muelle empieza a soltar los primeros amarres, en la secuencia indicada por el Capitán.
 - iii) Típicamente, pero siempre sujeto a lo ordenado por el Capitán, cuando el buque esta atracado con su lado estribor al muelle, soltará amarres hasta que tenga un largo de proa, un través de proa y uno o dos esprines de popa todavía en posición.
 - iv) A la medida que el buque lasca el largo y el través de proa y la proa del buque abre del muelle en forma controlada por estos amarres, el peso del buque y la fuerza de la corriente actúa en los esprines de popa. Cuando el buque ya está con un ángulo suficiente con respecto al muelle, y la popa se está abriendo, el gobierno del buque estará controlado por su máquina principal y los remolcadores y el Capitán ordenaría soltar los amarres que todavía están en el muelle.
 - v) Durante esta operación, es importante que los amarradores estén alerta y precavidos para evitar accidentes, especialmente por los siguientes riesgos:
 - a) Caída al agua: Usar chaleco salvavidas y botas o zapatos de fácil remoción. No acercarse al borde del muelle si no es necesario. Mantener el piso del muelle sin obstrucciones ni objetos extraños. Siempre mantener centro de gravedad del cuerpo dentro de la línea del borde del muelle. Siempre debe haber una lancha disponible durante la maniobra y cerca al muelle para rescatar personas del río si fuese necesario.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 85 de 128

- b) Atrapamiento: Siempre estar alerta que las manos o los pies no estén dentro de los senos de los amarres u otras líneas, ni entre los amarres y líneas y los noray.
- c) Heridas a los manos: Utilizar guantes apropiados para el amarre o líneas.
- d) Heridas en la cabeza: Utilizar casco de seguridad con barbuquejo. Estar alerta cuando la tripulación del buque lanza los cabos de guía, que podrían tener pesos de piedra o de hierro incorporados.
- e) Golpes por cabos rotos: Mantenerse fuera del área de regresión de los amarres para evitar golpes en caso de rotura baja tensión. Siempre tener precaución cuando los amarres reciben tensión.
- f) Enredo de líneas con la hélice: No soltar amarres sin orden explícita. Cuando liberen amarres de los noray siempre manipularlas hasta cerca del borde del muelle, sin exponerse a caída del personal al agua, antes de botarlas de tal forma que la cantidad mínima posible de línea de amarre entre al agua. Esto es especialmente importante para los esprines de popa que podrán caer cerca a la hélice del buque.

5.1.5. Maniobra de reviro

En las operaciones atraque o zarpe, realizadas en la sociedad portuaria, no se hacen reviros, la aproximación o retiro, se hace paralelo al muelle. En caso que la Motonave requiera realizar la maniobra de reviro, debe utilizar las zonas autorizadas por DIMAR y con las instrucciones de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.

5.1.6. Maniobra de fondeo

El fondeo es realizado por las motonaves en las zonas autorizadas y controladas por la Autoridad marítima, la Instalación portuaria no cuenta con zonas de fondeo.

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

Los muelles del Terminal cuentan con los equipos necesarios para realizar el amarre seguro y efectivo de las naves.

Las siguientes son las consideraciones a tener en cuenta para realizar el amarre de los buques:

- El Capitán del buque será responsable por la condición, orientación de todos los cabos de amarre, líneas de través, líneas de springs, largos de proa y popa, garantizando la seguridad del buque y el muelle y no deberán ser orientadas o posicionadas de ninguna manera tal, que impida, dificulte o entorpezca la seguridad de las operaciones de cargue/descargue del buque.
- Las líneas de amarre deberán mantenerse bajo tensión constante durante el periodo que el buque se encuentre atracado en el muelle.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 86 de 128

- La terminal realizará verificaciones de la situación de los cabos y las amarras, en las piñas, durante la operación.
- Dependiendo de las condiciones de amarre, clima y operación, la terminal realizará revisión previa con el Capitán de la nave, para determinar posibles riesgos y las acciones que conjuntamente consideren necesarias para controlarlos.
- El material de las líneas de amarre debe ser certificadas ante cargas de rotura y en lo posible fabricadas en fibras sintéticas, no se permiten líneas de guaya o cadenas.
- Todas las líneas de amarre deben ser de la misma medida y material, en caso de no ser así, el buque dispondrá las líneas de amarre de tal manera que las líneas que cumplen las mismas funciones sean de la misma medida y material.
 - El personal de amarradores debe estar provisto de:
 - a. Chaleco salvavidas
 - c. Zapatos de seguridad y guantes de protección
 - d. Casco de seguridad con barbuquejo
 - e. Vestimenta de colores vivos y reflectivos
 - f. Linternas en operaciones nocturnas
 - g. Equipos de radio portátiles VHF

Manejo e inspección de las líneas de amarre.

El manejo de los cabos de amarre tiene un alto potencial y nivel de accidentalidad a bordo de los buques, a las personas y a los equipos sobre el muelle. El riesgo más importante asociado al manejo de los cabos de amarre es el efecto de látigo producto de la rotura, debido a la elasticidad inherente en los cabos sintéticos, cuando se rompen pueden desplazarse una distancia considerable al retroceder con el latigazo de tensión.

Los amarradores y la tripulación de abordaje es el personal autorizado para el manejo de los cabos y deben contar con su entrenamiento en el manejo de éstos y prevención de accidentes, deben hacer una inspección a las líneas de amarre del buque, para verificar que están en posición, en tensión constante, la señalización es idónea y que no hay señales visibles de daño como anudamiento, cortes, abrasión y fusión de los cabos. Cualquier cabo con signos de deterioro deberá ser reemplazado. El Capitán del buque será responsable de suministrar líneas adecuadas y en buen estado, para efectos del amarre seguro del buque a la línea de atraque del muelle.

Cuando se van a lanzar guías al muelle, el amarrador en tierra tiene que ser alertado de este hecho. Cuando las guías están siendo devueltas, el personal en cubierta tiene que ser alertado de que una guía está siendo devuelta y lanzada a la cubierta. Las guías no deben ser elaboradas con el uso de pesos de acero o de piedra – deben ser rematadas solamente con nudo “monkey’s fist (puño e mico, o bola) sin agregar peso.

El personal tiene siempre que asegurarse que están colocados en un lugar de seguridad fuera de la trayectoria por donde un cabo pudiera retroceder al romperse y retroceder bajo tensión.

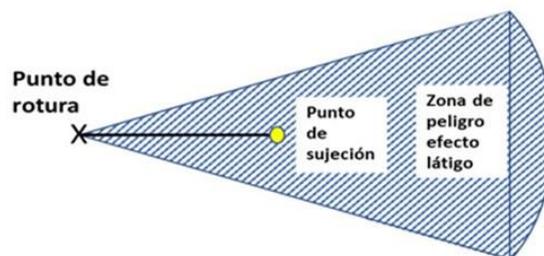
	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 87 de 128

Cuando se observe que un cabo tiene tensión excesiva, en lo posible se deben tomar medidas apropiadas para reducir la tensión.

Durante la maniobra de amarre, solo debe estar el personal que ejecuta la labor, el personal operativo no debe permanecer en la zona de peligro, ni observando la maniobra a escasos metros de los equipos.

Las áreas de amarre, se deben mantener libres y limpias.

Zonas de Peligro por efecto de látigo



5.3. Protocolo de zarpe de emergencia

El zarpe de emergencia podría ser necesario en casos de:

1. Condiciones extremas de vientos, tormentas o clima, o la amenaza de estas.
2. Incendio o explosión en el muelle.
3. Incendio o explosión en el buque.
4. Amenaza de actos de terrorismo en el muelle o en el buque.
5. Brotes de enfermedades contagiosas en el buque.
6. Otras circunstancias de gravedad determinadas por la Autoridad Competente.

El Capitán debe asegurar que siempre tiene a bordo de su buque la cantidad de oficiales y tripulantes necesaria para zarpar en emergencia y toda la maquinaria del buque en condiciones operativas.

En estos casos, el Agente Marítimo o Riverport coordinará con la Capitanía de puerto, Control de Tráfico Marítimo y con Pilotos de Barranquilla, para determinar:

- a. Las acciones que deben ser ejecutadas. (Ir a fondeo, salir al mar, transferir a otro muelle, etc...) teniendo en cuenta las condiciones que rigen en tierra y abordo.
- b. Que asistencia de remolcadores se requiere, y la disponibilidad de ellos.
- c. La hora del zarpe
- d. Otros aspectos que surgen según la naturaleza y la gravedad de la situación.

Esta coordinación podría ser presencial en una reunión, o por conferencia por teléfono o por radio. Por lo menos uno de los participantes, designado antes de iniciar, debe mantener notas o grabación de las decisiones tomadas.

Para el zarpe, se debe aplicar el procedimiento descrito en el numeral 5.1.4 del presente reglamento.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 88 de 128

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

El control del tránsito en el canal de navegación, lo realiza la autoridad marítima y es responsabilidad del capitán de la motonave y el piloto practico.

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

Ver numeral 5.3. de este reglamento.

5.6. Protocolo de apertura de bodegas

La apertura de bodegas se describe en el numeral 4.6.6. del presente reglamento.

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

El rendimiento en la operación portuaria se mide por el índice de eficiencia que corresponde al máximo número de toneladas manipuladas en el menor tiempo posible. Conseguir el mejor índice de eficiencia debe ser el objetivo permanente del operador portuario inscrito ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. El operador portuario debe ser consciente que las metas de eficiencia portuaria dependen de la calidad de los equipos y de su mantenimiento, del personal calificado y de la tecnología que se utilice para la manipulación de la carga y los servicios a las naves. Por lo tanto, los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias del Terminal deben hacerlo en óptimas condiciones de operación y seguridad, las cuales sólo pueden ser garantizadas cuando éstos son inspeccionados por una compañía certificadora nacional o internacional o por Surveyors reconocidos por la autoridad competente, que permiten cumplir con el acuerdo de rendimientos mínimos con el operador portuario, los cuales, son:

- 1- Granos: 6.000 Ton/día
- 2- Harinas: 4.500 Ton/día
- 3- Carbón: 7.000 Ton/día
- 4- Coque: 5.500 Ton/día

Pérdida del turno de derecho a muelle.

Pierden el derecho a la prelación establecida y/o derecho a muelle por lo tanto ceden el turno de atraque:

- a)** Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- b)** Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen problemas fitosanitarios.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 89 de 128

- c) En el caso de las embarcaciones a recibir exclusivamente carga de exportación, cuando la existencia de la carga de exportación no garantice la continuidad de las operaciones.
- d) Cuando el tiempo de deslastre no guarde proporción alguna con el tiempo para el cargue de la mercancía.
- e) Cuando la nave, planchón o artefacto naval para el momento de iniciar la maniobra de acceso al puerto, tenga un calado que exceda los límites establecidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o en cualquier otra circunstancia que convierta en insegura su maniobrabilidad o estabilidad náutica.
- f) Cuando los buques no hayan enviado los mensajes ETA de 72, 48 y 24 horas de acuerdo con el presente reglamento.
- g) Cuando la nave llegue fuera de su ventana programada.
- h) Cuando una embarcación no ha presentado la documentación completa, de acuerdo con el presente reglamento y manual de operaciones, exigida por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- i) Por razones de seguridad o de orden público.
- j) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- k) Incumplimiento del código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias PBIP.
- l) Por incumplimiento del itinerario anunciado
- m) Eventos que afecten la protección de la Instalación Portuaria y puedan afectar la seguridad del buque.

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas

En todos los casos que la mercancía requiera salir del recinto portuario, será descargada de buque a banda transportadora y llevada a Silos de despacho para su cargue a vehículo. Toda operación de evacuación de carga debe cumplir con las normas y requisitos exigidos en trámite aduanero para la salida de la carga del recinto portuario

5.9. Protocolo para la inspección simultánea de mercancías

En cumplimiento con el Decreto 1520 de septiembre de 2008, las operaciones de comercio exterior realizadas dentro de la instalación portuaria de RIVERPORT S.A. que requieran el servicio de la inspección física simultánea, se les brindara el total apoyo y acompañamiento conjunto con los entes de control para el libre desarrollo del proceso, minimizando tiempos y costos en las operaciones.

Las mercancías objeto de cargue y descargue en la sociedad portuaria Riverport S.A. que requieran el servicio de inspección conjunta y concurrente entre los entes de control del comercio exterior, deberá ser coordinado directamente por el agente aduanero que el consignatario de la carga designe para su representación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 90 de 128

La agencia de aduanas deberá informar a RIVERPORT S.A. la fecha y hora de coordinación con las autoridades de control para la inspección simultanea de la carga.

RIVERPORT S.A. dispondrá de un lugar específico dentro de su zona de almacenamiento para ser llevado a cabo el proceso de inspección

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

En Riverport se maneja carga a granel, para exportación se recibe y despacha carbón y coque, los vehículos llegan con precintos, que son verificados y retirados en el descarge, en importación se reciben graneles agrícolas, con inspección previa del ICA.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

Durante las operaciones de cargue o descargue, la terminal mantendrá información de las previsiones meteorológicas y en el caso que sean adversas, informará al buque y tendrá la potestad de suspender las operaciones, que puedan afectar la integridad de las personas, la carga o los equipos y autorizar el reinicio al normalizarse la situación, en caso que el capitán haga caso omiso de la instrucción de suspensión de las operaciones y cierre de escotillas, la terminal procederá con la presentación de la respectiva carta de protesta y la responsabilidad por los daños que se presenten y sus consecuencias económicas serán del armador.

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

En Riverport no se atienden motonaves de pasajeros.

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

Solo se considera para almacenamiento en patio descubierto, el carbón y coque para la exportación, aplicando los siguientes aspectos:

- **Cantidad y calidad del material a recibir:** Para comenzar el almacenamiento al descubierto se debe conocer la cantidad y el tipo de material a recibir, el cliente debe hacer el anuncio de la carga que llegara a puerto.
- **Calcular área de almacenamiento:** Conociendo las cantidades y el tipo de material se procede a calcular el área teniendo en cuenta el factor de estiba y la altura permitida destinada para el acopio.
- **Asignar área de almacenamiento:** Luego de haber calculado las áreas se procede a designar el lugar geográfico donde se ubicará el material.
- **Aceptación:** Teniendo en cuenta los puntos anteriores se decide si se acepta o no la carga, comunicándole la decisión al cliente.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 91 de 128

- Control de emisiones:** Al tiempo en que se va apilando el material se procede a hacer el control de emisiones por partículas volátiles, ej. en el caso del carbón se le agrega agua al producto para controlar la polución

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

En la Instalación Portuaria o se realizan operaciones de fondeo.

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

La instalación portuaria entregara de manera intacta toda mercancía que ingrese en las mismas condiciones de acuerdo al medio de transporte que las movilizo, previo cumplimiento de la documentación aduanera y la cancelación de los servicios prestados por RIVERPORT S.A.

En el recibo de las mercancías que sean objeto de embarque (exportación) se opera a necesidad del cliente, el cual estará a cargo de la zona de acopio, las cantidades, calidad para el embarque, como también de la logística de transporte, que debe ser consistente en tiempos operacionales para su recibo.

Las mercancías de (importación) que rijan bajo modalidad aduanera de ingreso a deposito serán de exclusiva responsabilidad de la agencia naviera que represente al consignatario, el cumplir con todas las formalidades aduaneras a que haya lugar.

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Tratándose de gráneles sólidos, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. recibe los cargamentos bajo presunción de buen estado y condición por parte del naviero y/o operador portuario, reservándose el derecho de verificar dicho estado o condición. En cualquier caso, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. podrá monitorear periódicamente la carga para determinar su grado de contaminación o deterioro. En caso de encontrarse alguna novedad, el operador portuario procederá a realizar la separación, previo consentimiento del usuario o su representante, del agente de carga, del agente aduanero o la aseguradora según el caso. Si no es posible obtener dicha autorización en un tiempo razonable y la contaminación constituye un peligro potencial para el Terminal, para otras cargas, o para la salud humana, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. procederá a su descontaminación o a su destrucción, sin que por ello le pueda ser atribuida responsabilidad alguna. En todo caso, el costo de la descontaminación o la destrucción será a cargo del usuario propietario y/o consignatario de la carga. Lo anterior sin perjuicio de que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. informe a la autoridad competente, para que esta coordine la acción a realizar o la evacuación inmediata del producto, sin embargo, en casos que ameriten acciones inmediatas, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. adoptará las medidas de precaución o las medidas correctivas necesarias y posteriormente informará a la autoridad competente.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 92 de 128

La inspección y autorización de descargue de los graneles agrícolas, lo realiza la autoridad sanitaria (ICA), garantizando la inocuidad de los productos a recibir, quienes, ante la presencia de insectos, contaminación por hongos, como aspergillus, fusarium, penicilium y otros que generan micotoxinas, debe indicar el procedimiento a seguir para el tratamiento adecuado del producto contaminado. Si durante el descargue el Capitán de la motonave y/o el Operador portuario detectan alguna contaminación por agentes externos, debe informar a través del agente marítimo a la terminal, para proceder a determinar el tipo de contaminación y por cuenta del armador proceder a contratar un operador portuario autorizado e inscrito en la terminal, que realice la limpieza y disposición del material, cumpliendo las normas legales que apliquen según sea el caso. En el caso de presencia de producto húmedo, el capitán de la motonave debe proceder a contratar la separación física del producto y con operadores autorizados, garantizar la destrucción, descontaminación o disposición final, cumpliendo las normas sanitarias y ambientales.

El procedimiento para el manejo de la carga contaminada, es el siguiente:

- a- El capitán de la motonave o el Operador portuario de descargue de la Motonave, informan a la Agencia Marítima y la terminal, la presencia de carga contaminada.
- b- Con el apoyo de autoridades y/o empresa especializada, se determina el agente contaminante y cantidad de carga afectada.
- c- La terminal coordina con los responsables de la carga y autoridades, el manejo y disposición recomendados, cumpliendo normatividad de MARPOL.
- d- El responsable de la contaminación contrata el operador portuario autorizado, para el manejo de la carga.
- e- El operador portuario asignado, presenta permisos y autorizaciones para la disposición a través de empresa especializada.
- f- El Operador portuario presenta el plan de descargue y disposición de la carga a la terminal.
- g- Con la autorización de la Terminal, Capitán de la Motonave, Agencia marítima e importador, el operador procede al descargue del producto contaminado.
- h- El operador portuario debe presentar el certificado de la disposición final del producto.

En el caso de cargas contaminadas con narcóticos estupefacientes o sustancias controladas, se procederá con base en lo definido en el plan de protección de la IP.

5.17. Protocolo sobre cargas objetables

Por tratarse de graneles agrícolas, las cargas objetables tienen el mismo tratamiento del numeral 5.16 del presente reglamento.

5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables.

Se aplica el procedimiento del numeral 5.16

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 93 de 128

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

La sociedad Portuaria RIVERPORT S.A, y sus usuarios, están en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la DIAN previstos en sus decretos vigentes, para las operaciones de tránsito aduanero.

El cliente deberá informar con antelación a la llegada de su carga las modalidades aduaneras con las que van a ser manejadas las mercancías a granel que serán objeto de operación en los muelles de RIVERPORT S.A.

En el muelle especializado de gráneles de la sociedad Portuaria RIVERPORT S.A, las operaciones de tránsito deberán ser autorizadas y supervisadas por la aduana seccional. La coordinación de la operación y formalidades aduaneras a que haya lugar, deben ser informadas y manejadas por el agente aduanero del consignatario de la carga.

La autoridad aduanera determinara la duración de la modalidad de tránsito de acuerdo a la distancia que separe la aduana de partida y la de destino. En caso de requerirse una extensión de tiempo el agente aduanero que el consignatario de la carga haya designado para su representación, deberá realizar el proceso acorde a la necesidad presentada.

El consignatario de la carga o el agente aduanero serán los encargados de presentar documentalmente la empresa de transporte que hará el traslado de la mercancía hacia la aduana de destino, cumpliendo con las normas y requerimientos documentales aduaneros a que haya lugar para la modalidad de tránsito a realizar.

Para la salida de la mercancía el agente aduanero deberá presentar la documentación aduanera con su respectiva autorización del régimen de tránsito ante RIVERPORT S.A. y coordinar la supervisión del proceso con la autoridad aduanera.

RIVERPORT S.A. dará prioridad a la operación con sus equipos para brindar el desarrollo de la misma en el tiempo programado, manteniendo el control aduanero ejercido en todas las operaciones de la instalación portuaria.

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

En los casos de accidentes o siniestros que afecten a la carga o a las naves atracadas en el Terminal portuario o a los bienes de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. se procederá de la siguiente manera:

- a. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y los Operadores Portuarios, deben informar a la Autoridad Marítima, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, en el canal de acceso, en los muelles o en las áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación.
- b. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:
 - b.1** Informar de inmediato el hecho a la Autoridad Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 94 de 128

b.2 Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio; la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. previa consulta con la Autoridad Marítima puede proceder a contratar la señalización y el retiro, siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

- c. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tienen la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua, de carga, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente.
- d. Cuando se produzcan accidentes en las instalaciones del Terminal, se levantará de inmediato un acta en la que se consigne toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente.

5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. cumple y exige el control de plagas de manera preventiva y correctiva, a los Operadores que realicen actividades al interior del Terminal, ejecutándolo periódicamente mediante termonebulización, gasificación, fumigación y control de roedores. También se realizan los procedimientos de confinamiento, alimentación, vacunación, esterilización y cuidado diario de los caninos callejeros, que ingresan a la instalación portuaria y afectan la operación.

5.22. Protocolo de operación de equipos

Para la operación de equipos al interior de la instalación portuaria, se exige lo siguiente:

- Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo deberá realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes.
- Establecer un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. El operador exigirá iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas sin perjuicio de su responsabilidad como operador directo.
- Mantener certificados vigentes de todos sus equipos. La certificación deberá hacerse por una casa clasificadora de reconocimiento internacional registrada ante la Superintendencia de Puertos y Transporte. Cualquier equipo rentado por el operador también deberá estar certificado bajo las mismas condiciones, incluyendo los camiones para porteo interno que se consideren equipo portuario. No se pueden operar equipos con deficiencias en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.
- Mantener identificación de todos sus equipos usados en las operaciones conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la Sociedad Portuaria.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 95 de 128

- Cumplir estrictamente los estándares para los trabajos en caliente y en altura.
- Abstenerse de efectuar reparaciones mayores de equipos dentro de las instalaciones. Para efectos de determinar la clase de reparación que podrá realizarse, el Operador Portuario informará por escrito a la Dirección de Operaciones y a la Dirección de Seguridad de la Sociedad Portuaria, todos los detalles del trabajo a realizar y esperará hasta que este le sea aprobado.
- En el evento de requerir conductores para sus operaciones, estos deberán contar con licencia de conducción o certificado de aptitud, en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor o equipo asignado.

5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

Para el ingreso de personas a las áreas de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y control de su permanencia, se debe cumplir con los siguientes requisitos.

1. Solicitud de ingreso por empresa autorizada
2. Presentar soportes de la seguridad social vigente.
3. Asistir a las capacitaciones de seguridad industrial y código PBIP
4. Cumplidos los pasos anteriores, se enrola en el sistema de control de acceso, con la siguiente información:
 - Toma de datos del código 2D de la cédula.
 - Foto.
 - Registro de la huella dactilar.
 - Registrar fecha de vigencia de la autorización de ingreso.
 - Registrar fecha de vigencia de la seguridad social.
 - Registrar fecha de vigencia del curso de PBIP.
 - Registrar nombre de la empresa autorizadora.
 - Habilitación de tornos con base en el perfil definido para la actividad dentro de la terminal.

La salida se realiza con el control de biométricos y tornos para tal fin, con la debida requisita de elementos y permisos para retirarlos.

Toda persona debe identificarse a su ingreso al Terminal así:

- a) Los Empleados de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y empresas al interior de la instalación (fábrica de alimentos concentrados, operación portuaria de graneles agrícolas y operación portuaria de carbón), mediante el carné respectivo.
- b) Los usuarios permanentes del Terminal mediante uso del Carné de identificación, colocado en lugar visible.
- c) Las tripulaciones de las embarcaciones, mediante la presentación del permiso de desembarco expedida por Migración Colombia y el pasaporte vigente correspondiente.
- d) Los trabajadores del Operador Portuario que estén debidamente inscritos ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., mediante presentación del carné de identificación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 96 de 128

- e) Los funcionarios de CORMAGDALENA, DIMAR, del Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte y la DIAN, mediante el carné expedido por su respectiva entidad.
- f) Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante su documento de identificación, carné de visitante, entregado en la portería a cambio de un documento con foto y debidamente autorizados por la seguridad del Terminal.

De lo anterior podemos decir, que los operadores portuarios y/o usuarios que cumplan con los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., podrán de esta manera hacer el ingreso de forma rápida a la Instalación Portuaria.

Las autoridades marítimas, DIMAR, Guardacostas y Cormagdalena, tienen autorización para ingresar y salir por vía acuática, de las áreas concesionadas, en ejercicio de sus funciones de control y vigilancia.

Es de estricto cumplimiento para todos los operadores portuarios y/o usuarios el porte del carnet en un lugar visible. El no uso de este elemento será causal para que Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. no autorice el ingreso de cualquier funcionario.

Adicionalmente el ingreso a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. queda supeditado a las siguientes directrices:

- a) Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma a las instalaciones del Terminal, con excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo
- b) El representante legal de cada empresa deberá solicitar la autorización de ingreso por escrito, para las personas que estrictamente lo requieran, incluyendo los siguientes datos: nombre y apellidos, número de la cédula de ciudadanía y cargo
- c) Cuando algún trabajador de alguna empresa usuaria del Terminal o un operador portuario deje de prestar sus servicios a ésta, la empresa debe reportar la novedad a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- d) Cada empresa es responsable por las acciones y actos de sus trabajadores en los recintos portuarios. Proceder en contrario, conlleva a la cancelación del permiso y la prohibición definitiva del ingreso del trabajador al terminal, sin perjuicio de las acciones legales que puedan iniciarse por tal hecho contra el trabajador o la empresa a que pertenece.
- e) El Operador portuario deberá proveer a sus trabajadores el vestuario de trabajo adecuado para las labores a desarrollar, con identificación clara y visible de la empresa operadora y los elementos de seguridad, tales como chaleco, casco, guantes, gafas y calzado, según sea el caso. Sin el cumplimiento de este requisito no se permitirán las actividades de los trabajadores en las instalaciones de la sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- f) Los usuarios y operadores portuarios velarán por que las personas a su cargo solamente ingresen al Terminal cuando tengan labores específicas que desempeñar. El incumplimiento de esta norma acarreará la suspensión definitiva del permiso otorgado a la persona.
- g) Ninguna persona natural o jurídica podrá operar, efectuar operaciones marítimas, desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes y

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 97 de 128

elementos de uso personal o de cualquiera otra naturaleza, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

- h)** Queda terminantemente prohibido el ingreso de cualquier tipo de animal a las instalaciones del Terminal, con excepción de los animales que cumplen funciones especificadas para el desarrollo de la actividad portuaria y generalmente son de propiedad de las autoridades portuarias.
- i)** Las demás disposiciones contempladas en el Plan de Protección de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.

Reservas en el ingreso de personas al terminal

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. se reserva el derecho de admitir el ingreso de personas al Terminal, cuando incurra en cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a.** Cuando la persona no exhiba un documento de identidad vigente y con foto
- b.** Cuando la persona que sea funcionario de un usuario del Terminal, o de una agencia marítima, o de cualquier otra persona que, conforme a la ley y a este Reglamento, preste sus servicios o deba ingresar al Terminal por razones propias de sus operaciones, no exhiba los siguientes documentos requeridos para su acceso al Terminal:
 - Documento de identidad.
 - Carné vigente
 - Soportes de afiliación a Pensiones, EPS y ARL.
 - Constancia de pago
- c.** Cuando a juicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. la persona no manifieste un motivo válido para su ingreso al Terminal.
- d.** Cuando la persona haya infringido el presente Reglamento o cualquier otra instrucción impartida por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. en oportunidades anteriores en que haya ingresado al Terminal.
- e.** Cuando a juicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., existan motivos fundados para sospechar que la persona no va a desempeñar labores que deban adelantarse en el Terminal.
- f.** Cuando a juicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. existan motivos fundados para sospechar que la persona va a realizar actos que atentan contra la seguridad de las instalaciones portuarias, tal como está definida en este Reglamento y en el Código PBIP.
- g.** Cuando la persona hubiese estado al servicio de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o de cualquier otro operador que desarrolle sus actividades dentro del Terminal y hubiese sido desvinculado, por cuanto su comportamiento hubiere resultado sospechoso o lesivo, atentando contra las normas de seguridad del puerto, la moral y/o las buenas costumbres.
- h.** Cuando la persona presente signos evidentes de haber ingerido alcohol o sustancias psicotrópicas o alucinógenas.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 98 de 128

- i. Cuando se encuentre sancionado por Riverport S.A., por actos que atenten contra la seguridad física, la carga o las personas, como ingreso de polizones, alteración del peso del vehículo, hurto, mal comportamiento, incumplimiento de normas de seguridad, etc.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Para ingresar a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, deben estar previamente autorizados, encontrarse en óptimas condiciones de seguridad técnicas, que no den origen a la alteración de las condiciones ambientales con relación al ruido, a la emisión de gases y efluentes líquidos (aceites), que puedan dañar las condiciones del suelo y del agua dentro del Terminal. De igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes y el código nacional de tránsito.

En casos especiales, se puede autorizar el ingreso de vehículos particulares con fines operativos, éstos deben circular sólo hasta los sitios de estacionamiento que le sean señalados, no está permitido permanecer en las zonas de almacenamiento, de circulación o en áreas no autorizadas. Todas las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga que deseen ingresar en el Terminal deben registrarse previamente ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., diligenciando el formato pertinente, al cual deberán anexar los siguientes documentos:

- a) Fotocopia autentica del correspondiente Registro, mediante el cual se le habilita para la realización de tal actividad y número de teléfono de la empresa transportadora.
- b) Relación del personal de supervisores o embarcadores que representarán a la empresa de transportes, ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., con nombre completo, número de cédula de ciudadanía y sello a utilizar.
- c) Fotocopia de la cédula de ciudadanía de los embarcadores o supervisores
- d) Relación de los clientes a quienes presta servicio (NIT, nombre, ciudad y teléfonos).
- e) Cobertura del personal y de supervisores o embarcadores en materia de seguridad social, Administradora de Riesgos Laborales, EPS y administradora de fondo de pensiones.
- f) Original del certificado de existencia y representación legal actualizado expedido por la Cámara de Comercio, en donde conste que su objeto social incluye la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga para los cuales se inscribe
- g) Presentación de la copia del certificado de revisión tecnomecánica, si el modelo del vehículo lo requiere.
- h) SOAT
- i) Póliza de RC y EC

El mencionado registro implica la aceptación de los términos del presente Reglamento y la obligación de seguir y acatar todas sus disposiciones, en especial aquellas relacionadas con el régimen de responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y los límites indemnizatorios consagrados en el mismo.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 99 de 128

El operador terrestre está obligado a conocer y a acatar la reglamentación de la autoridad competente relacionada con las especificaciones para el transporte de carga por carretera, en lo referente al máximo peso bruto vehicular autorizado y los permisos para el transporte de carga extrapesada y extradimensionada.

Los vehículos diferentes a los destinados a las operaciones de cargue o descargue de mercancías, o estos cuando no realizan las citadas operaciones, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento. Tampoco podrán permanecer vehículos cargados o vacíos al interior de las instalaciones de la Sociedad Portuaria, salvo que se trate de un asunto de fuerza mayor debidamente aceptado y valorado por la oficina de seguridad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., caso en el cual, dicha oficina, le asignará el sitio de parqueo, hasta el día siguiente.

Una vez el vehículo, cargado o vacío, haya abandonado las instalaciones del Terminal portuario, cesa completamente cualquier responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. por hechos o circunstancias respecto de los cuales no se haya expresado o dejado constancia previa antes de su salida o retiro. Para estos efectos no se permitirá el reingreso de vehículos.

Los conductores de vehículos terrestres que ingresen a la Instalación portuaria, deben cumplir con todas las normas de seguridad integral de la sociedad portuaria.

Los conductores de vehículos terrestres que ingresen a la Instalación portuaria, deben cumplir todas las normas de seguridad integral de la sociedad portuaria, el propietario del vehículo, empresa de transporte y el contratante del mismo, son responsables por los accidentes y daños ocasionados, mientras se encuentre en las instalaciones.

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

El ingreso y salida de los vehículos de carga en la terminal, se controla a través del software, cumpliendo los siguientes requerimientos:

- 1- Deben ingresar a través de una empresa de transporte legalmente constituida y que cumpla todos los requisitos del Ministerio de transporte.
- 2- La empresa de transporte debe mantener la póliza de responsabilidad civil contractual y extra contractual, vigente.
- 3- La empresa de transporte debe estar asignada por el cliente.
- 4- La empresa de transporte realiza el enturnamiento de los vehículos en la plataforma web de Riverport.
- 5- El conductor del vehículo enturnado debe encontrarse enrolado en el sistema de control de acceso de Riverport, cumpliendo con lo requerido por la terminal.
- 6- Cuando el vehículo se encuentre listo y disponible, para realizar el cargue de la mercancía, debe proceder a radicarse en Riverport, momento en que le es asignada la cita (hora de presentación a la terminal), para ingresar a las instalaciones.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 100 de 128

- 7- La información del turno, respecto a placa del vehículo y conductor asignado, debe corresponder en el momento del ingreso, si se presentan inconsistencias, no se autoriza el ingreso.
- 8- Todo vehículo autorizado y radicado, debe ser pesado en la báscula camionera.
- 9- Al finalizar el cargue o descargue, todo vehículo debe ser nuevamente pesado en la báscula camionera y registrar el peso neto, recibido o despachado.

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

Para el ingreso de equipos de trabajo a la instalación portuaria, se requiere lo siguiente:

- 1- El operador portuario debe solicitar por escrito, el ingreso del equipo.
- 2- El equipo debe contar con el certificado de inspección de una casa clasificadora, reconocida por el Ministerio de Transporte.
- 3- Los equipos que no presenten el certificado o no reúnan las condiciones óptimas para operar en la terminal, no se autorizará su ingreso o se retirarán de la instalación.
- 4- El operador portuario responsable del uso de los equipos o maquinaria, debe presentar los documentos y las pólizas respectivas.
- 5- La Sociedad Portuaria puede realizar inspecciones a los equipos, para verificar si cumple con las condiciones óptimas de operación y seguridad, sin perjuicio de la responsabilidad del propietario o usuario. Los equipos que no reúnan las condiciones adecuadas, no podrán operar en la instalación portuaria.
- 6- No se permite el ingreso a las instalaciones de personal técnico, operadores de equipo que no puedan demostrar su idoneidad, experiencia y habilidad.
- 7- Se permite el ingreso y la permanencia de equipos portuarios, sólo cuando la demanda interna de servicios y la capacidad del Terminal así lo justifiquen.
- 8- No se autoriza el ingreso de equipos que incumplan con las medidas necesarias de seguridad industrial y ambientales.

La salida de los equipos y maquinaria, se autoriza con la solicitud escrita del operador responsable y el detalle debe corresponder a la solicitud de ingreso.

5.27. Protocolo para el manejo de todo tipo de carga

Las únicas cargas que se manejan en Riverport, son graneles sólidos, por tratarse de muelles especializados.

5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga

Una vez acordada con Gerencia General de RIVERPORT S.A. la ventana embarque de un buque, el cliente debe informar el tipo de material y su cantidad a exportar.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 101 de 128

RIVERPORT S.A. habilitará una zona específica para el acopio de la carga objeto de embarque a cuidado y operación del exportador.

El recibo para el descargue de vehículos en la zona de almacenamiento se hará de acuerdo a orden de llegada y enturnamiento de los mismos; este enturnamiento estará distribuido por tipo de producto y cliente.

Riverport S.A. dispondrá de las básculas y mecanismos informáticos necesarios para el control del inventario de la mercancía ingresada del exportador.

Previo al embarque de la mercancía el exportador deberá cumplir con las formalidades aduaneras a que haya lugar (SAE y su selectividad acorde a los Artículos 31 y 331 del Decreto 390 de 2016)

Para el recibo de carga, se realizan los siguientes procesos:

- **Negociación y suscripción del contrato:** La gerencia general y el cliente interesado establecerán un contrato con los términos, condiciones y tarifas acordadas en la negociación para la operación de acopio y cargue de carbón/coque en RIVERPORT S.A. Si la negociación es realizada con un cliente que no se encuentre inscrito, este deberá presentar la documentación de existencia y representación legal acorde a las políticas y tratamientos de la información para la administración del riesgo.
- **Habilitación de espacio para recibo de carga:** Se asigna un espacio en la zona de acopio del carbón, para el recibo de la carga que ha informado el cliente para embarque. Este espacio será consistente en toneladas y tipo de producto. Será aceptado por el cliente de acuerdo a su necesidad.
- **Aviso de llegada:** El cliente deberá informar si realiza el mismo el aviso de los vehículos a descargue o delega la responsabilidad a las empresas de transporte, con esto se les entregará usuario y clave para el proceso de enturnamiento. Reserva de cita para el vehículo y conductor designado por la empresa de transporte que este autorizada para el descargue – responsabilidad del cliente
- **Parqueadero de enturnamiento:** Sitio de enturnamiento por orden de llegada de los vehículos avisados para descargue en RIVERPORT S.A. Para su ingreso u orden de entrada se tendrá en cuenta producto, cliente, embarque y hora de llegada. Si el vehículo no esta avisado en sistema no se tendrá en cuenta hasta que se avise su información de llegada.
- **Llamado para descargue:** Una vez validada la información del vehículo y su correcto estado, se solicitará o pedirá de parqueadero de acuerdo a necesidad y logística planteada para la operación de recibo en la IP.
- **Ingreso:** Una vez ingresa a Riverport es pesado en bascula a la entrada de la IP, en donde deberá cancelar los servicios prestados de acuerdo a necesidad para descargue y

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 102 de 128

operación - realizada su (TARA) se encontrará en estado de tránsito (*proceso de ingreso a patio de acopio para descargue*)

- **Descarpe:** Lugar de ubicación antes de descargue para preparar el vehículo y asignación de cuadrilla de descargue.
- **Descargue:** Ubicación y descargue de la mercancía por el operador portuario en el sitio destinado para la mercancía del cliente.
- **Lavado:** Lugar de ubicación a la salida del patio de acopio para la limpieza de la carrocería del tractocamión descargado.
- **Salida o destare:** Descargado el vehículo en patio de acopio es dirigido a bascula para su pesaje de salida (DESTARE) con el cual se hallará el NETO cargado de la mercancía (*diferencia entre el pesaje de entrada y salida del vehículo*) con programación para darle cumplimiento a lo establecido en la resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte (Limites de pesos).

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga

El almacenamiento inicia cuando la carga es recibida a satisfacción, por el operador de graneles agrícolas o de carbón y coque, que son los responsables durante la permanencia en las instalaciones.

Los inventarios son controlados a través del software, manteniendo los registros de peso, tipo de producto, cliente, estado aduanero y saldos.

Se considera que la responsabilidad en el almacenamiento de la carga, en los aspectos de conservación, es asumida por los propietarios de los graneles agrícolas, al ser depositados estos en los silos y bodegas, y recibir un proceso de fabricación de concentrados, para su despacho desde sus bodegas por vía terrestre, la terminal controla el cumplimiento de la normatividad aduanera.

En el almacenamiento de carbón y coque, se considera la responsabilidad del operador portuario, para el apilamiento y control de contaminación con material particulado, así como su despacho mediante banda transportadora hasta el buque.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. es la directamente responsable por mantener una estructura de protección de las instalaciones, incluyendo el área de carbón y coque, así como el sector donde está ubicada la empresa de graneles agrícolas.

El período de responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se verá interrumpido por las siguientes causas:

- a) Intervención de cualquier autoridad pública presente en el Terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 103 de 128

- b) Intervención de un tercero, con la debida autorización del Operador Portuario, o del propietario de la carga, del Importador, del Exportador, del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso, para la prestación de los servicios terrestres a la carga.

La responsabilidad de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se regirá por lo establecido en el presente Reglamento y por las normas que regulan el contrato de depósito en la legislación colombiana.

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. exonerará su responsabilidad civil, por intervención de las autoridades públicas presentes en el Terminal marítimo como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima, la Supertransporte, Dirección Nacional de Estupefacientes, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.

La utilización de las áreas de almacenamiento y que sean asignadas como tales, implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por razones de fuerza mayor o caso fortuito; por evaporación, calentamiento, mermas, deterioro natural, o vicios propios del cargamento.

Mercancía en abandono

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., reportará a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, los cargamentos que, después de haber cumplido el término legal para ser nacionalizados, sean declaradas en abandono de acuerdo con las normas aduaneras, sin perjuicio de ser trasladados al lugar que disponga la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. dentro de sus instalaciones o fuera de ellas. Los costos que se generen por concepto de dichos traslados, deberán ser asumidos por la DIAN.

Cuando existan mercancías que, a pesar de ser nacionalizadas, tengan una permanencia en el Terminal portuario mayor a seis meses y que no hayan sido requeridas por Autoridad competente alguna, se entenderán abandonadas por su propietario, por lo cual, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. podrá disponer de ellas, previa autorización judicial, sin perjuicio de ejercer las acciones legales para obtener el pago de los dineros que no logren cubrirse con la apropiación de las mercancías.

Control judicial

Los cargamentos en almacenamiento que se hallen bajo control judicial o administrativo, están sujetos a las reglas generales sobre el pago de los servicios causados, sin perjuicio de los traslados internos o externos que disponga la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., en coordinación con la autoridad competente; traslados que igualmente generarán costos, los cuales deberán ser asumidos por quienes los tengan bajo su control judicial.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 104 de 128

5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga

El importador o agente de aduanas contratado por el consignatario de la carga, deberá enviar la documentación aduanera soporte para la liberación de la misma y su posterior despacho según autorización del cliente y conforme a los Artículos 21 y 182 del Decreto 390 de 2016. La liberación de la carga en el sistema de control de inventarios de RIVERPORT S.A. se realizará de acuerdo a instrucción del cliente vía mail.

La operación debe ser realizada por una empresa de transporte legalmente constituida y registrada en RIVERPORT S.A en cumplimiento de la Circular 026 de 2015 de la Superintendencia Delegada de Puertos.

RIVERPORT S.A. en sus bodegas cuenta con el mecanismo suficiente para garantizar un despacho en óptimas condiciones

En la operación de entrega y salida de carga, se realizan las siguientes actividades:

Autorización en sistema: Asignación de carga en software de RIVERPORT S.A. previa autorización del consignatario del BL (Cliente)

- **Enturnamiento:** Reserva de cita para el vehículo y conductor designado por la empresa de transporte que este autorizada para el cargue – responsabilidad de la empresa de transporte.
- **Radicación:** Validación de los datos ingresados por la empresa de transporte para el cargue de la mercancía autorizada; correlación entre orden de cargue, documentos del conductor, cantidad y carga autorizada a retiro.
- **Transito:** Una vez pesado el vehículo a la entrada de la IP (TARA) se encontrará en estado de tránsito (*proceso de ingreso a bodegas o silos de despachos para su cargue de producto*)
- **Despacho:** Cargado el vehículo en silos o bodegas es dirigido a bascula para su pesaje de salida (DESTARE) con el cual se hallará el NETO cargado de la mercancía (*diferencia entre el pesaje de entrada y salida del vehículo*) con programación para darle cumplimiento a lo establecido en la resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte (Limites de pesos).

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

Sociedad portuaria RIVERPORT S.A. colocará a disposición de los clientes toda su infraestructura y capital humano en cualquier eventualidad que se requiera transportar carga de manera multimodal, teniendo en cuenta las autorizaciones previstas por la autoridad aduanera y la cancelación de los servicios que estos conlleven.

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

Las cargas que se manejan y transportan a través de la Sociedad Portuaria no tienen características peligrosas, siendo netamente su destinación el manejo de graneles limpios y sucios. No se podrán traer al Terminal, ni desembarcar en el mismo, mercancías peligrosas en contradicción a las normas de seguridad.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 105 de 128

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

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A, realiza acciones coordinadas con salud pública para prevenir la propagación de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud, para esto se ejecuta la visita de inspección, vigilancia y control de los puntos de entrada, para la cual se requiere hacer un recorrido por todas las instalaciones de la empresa con el fin de verificar las condiciones higiénicas, locativas, técnicas y documentación.

Para el caso de puertos marítimos, según el Decreto 1601 de 1984, se debe realizar la notificación de la llegada de un buque a la autoridad marítima con una anticipación de 48 horas al arribo de la embarcación, lo que permite la preparación en caso de presentarse un buque afectado, activándose el plan de contingencia establecido.

Las direcciones Departamentales de Salud, son responsables de aplicar las disposiciones y acuerdos bilaterales y multilaterales, en materia de vigilancia y control sanitario en los terminales portuarios, con el objeto de evitar la entrada, salida y propagación de enfermedades que afecten a la población humana.

En caso de presentarse un caso sospechoso, se deben realizar las siguientes actividades:

- 1- El capitán de la motonave o la instalación portuaria, deben informar a la Capitanía de puerto y Sanidad portuaria.
- 2- La Dirección Departamental de Salud, debe iniciar con el plan de contingencia para una ESPII.
- 3- La tripulación o la Instalación portuaria, deben trasladar al caso sospechoso al lugar definido para el aislamiento y deben limitar las personas que tienen contacto con él.
- 4- Mantener a disposición los elementos de protección personal, para el personal que vaya a entrar en contacto con el sospechoso, mascarilla, monogafas o careta, guantes y bata desechable anti fluidos que cubra todo el cuerpo.
- 5- Los residuos sólidos y líquidos, que se generen en el área de aislamiento, deben manejarse como residuos contaminantes de riesgo biológico y disponerse como lo indique la autoridad sanitaria.
- 6- El desembarco de los afectados o personal en tierra, debe realizarse con las medidas de bioseguridad necesarias por parte del personal de salud encargado, siempre coordinado con las autoridades sanitarias y la instalación portuaria.
- 7- El traslado de los afectados se debe realizar a una IPS designada para el manejo de este tipo de casos, en un medio de transporte adecuado y con personal entrenado para tal fin.
- 8- Los tripulantes o personal en tierra que hayan sido clasificados como contactos de un caso sospechoso, deben ser identificados y registrados por la secretaria de salud.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 106 de 128

5.30. Protocolo para atender emergencias y contingencias

La Sociedad Portuaria Riverport S.A, con base en las exigencias legales y su sistema de gestión, cumple y exige a todos sus contratistas un plan de emergencias en el cual establecen los parámetros que se deben seguir para la actuación de emergencias, previamente identificando las amenazas, determinando la vulnerabilidad y calificando los riesgos a los que se están expuestos con el fin de proteger la vida de las personas que se encuentren al interior de la instalación y adicionalmente y como es la práctica universal el Plan de Emergencia, ayudar en la protección de los bienes y la recuperación de la operación, proporcionando a todo el personal los elementos y herramientas adecuadas que les permitan responder a emergencias internas y externas.

Este plan tiene aplicación en el origen de los siguientes eventos que pueden ocurrir en la Instalación Portuaria:

Eventos naturales: Avalanchas, huracanes, inundaciones, sismos.

Eventos tecnológicos: Escape de materiales peligrosos, incendios, explosiones, derrames, colapso de edificaciones y equipos.

Eventos humanos, antrópicos: Terrorismo, manifestaciones, paros, sabotaje.

Eventos operacionales: accidentes e incidentes de trabajo, accidentes de maquinarias o equipos, emergencias médicas.

La instalación portuaria cuenta con una serie de recursos físicos internos para controlar una emergencia en sus instalaciones, lo cual nos garantiza una respuesta inicial eficiente:

-Brigada de emergencias: Será la encargada de tomar las medidas inmediatas frente a una situación de emergencia, con el fin de poner a salvo a las personas que operan en el puerto. este personal debe estar capacitado, entrenado y certificado con conocimientos en: Primeros auxilios, Abordaje de lesionados, RCP básica, Transporte de lesionados, Prevención y control del fuego, Operación y manejo de extintores, Sistema de combate de incendio con mangueras.

-Extintores de incendio: Cuenta la Sociedad Portuaria con Extintores de Incendio Portátiles y Rodantes, con distintas clases de Agentes Extintores, distribuidos estratégicamente en las diferentes áreas, la clase, capacidad y ubicación de los mismos está incluido en el plan de emergencias de la Sociedad Portuaria El número y tipo de extintores será el determinado en el plan de emergencias.

-Red Hidráulica contra incendio: La instalación cuenta con una Red Contra incendios compuesta por Hidrantes y Gabinetes Portamangueras, alimentados desde un tanque de almacenamiento de agua de 20m³ que capta el agua directamente del río Magdalena.

-Alarma para emergencias: la instalación portuaria cuenta con un sistema que le permitirá activar una alarma sonora para advertir a personal propio y terceros en caso de que se presente una emergencia. Posee un control de activación que permite emitir el tono según el mensaje de alerta, el cual está codificado de la siguiente manera:

- **Un tono corto (7-8s):** se está presentando una novedad, pero no interfiere en sus actividades generales.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 107 de 128

- **Dos tonos cortos** (7-8s cada uno): llamado a los brigadistas al lugar de la novedad y el personal debe permanecer atento.
- **Un tono largo y continuo** (5 min): EVACUAR las instalaciones y dirigirse al punto de encuentro más cercano, siguiendo las indicaciones del líder de evacuación de su área.

-Señalización de rutas de evacuación y puntos de encuentro: la instalación cuenta con rutas de evacuación y puntos de encuentros debidamente demarcados y socializados y publicados en mapas ubicados en diferentes áreas del puerto.

En caso de emergencia, los usuarios acatarán todas las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Emergencias de la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria queda facultada para ordenar la evacuación de sus áreas, coordinar el fondeo de las naves, o la evacuación de los vehículos en el momento en que constituyan riesgo para la Instalación Portuaria o para sí mismos.

En caso de emergencia, los usuarios acatarán todas las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Emergencias de la instalación.

Es responsabilidad del Director General del Comité de Emergencia o quien éste designe, para establecer los contactos con las autoridades competentes para reportar las situaciones de emergencia derivadas de derrame de carbón, hidrocarburos y otras sustancias al Río Magdalena u otras derivadas de la operación en que se vea comprometida la seguridad de la vida humana, el medio ambiente o la seguridad estructural del muelle o los buques atracados en este.

El incidente se notificará a las autoridades correspondientes tan pronto se tenga conocimiento del mismo y un reporte preliminar será comunicado dentro de las horas siguientes, indicando en el mismo la categorización de la emergencia acuerdo a los niveles definidos en el Plan de Emergencia, que forma parte integral de este reglamento.

La persona responsable tendrá que informar lo siguiente:

- Se especificará el tipo de emergencia presentada
- Se dará ubicación exacta de las coordenadas donde se presentó la situación
- Se informará acerca de los equipos involucrados
- Se estimará la cantidad de material vertido o derramado si fuera el caso
- Se indicará las acciones tomadas por parte de la empresa para la atención de la emergencia.
- Se informará si hay víctimas o personas heridas y se especificará si la situación amerita la toma de acciones secundarias para la preservación de la vida de las personas o del medio ambiente.

Se informará a la Capitanía de Puerto cuando se suspendan y/o reactiven operaciones.

Una vez finalizada la emergencia el director del Comité de Emergencia elaborará informe final siguiendo formato establecido y lo presentará ante las autoridades competentes en los 10 días siguientes al fin de las operaciones de contingencia.

El Plan de Contingencia abarca la descripción de las acciones encaminadas a prevenir la ocurrencia de incidentes derivados de la actividades diarias del terminal portuario Riverport, las herramientas estratégicas y operativas para atender las emergencias potenciales, a partir de la

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 108 de 128

identificación de escenarios de eventos amenazantes, la evaluación del posible efecto o consecuencias sobre personas, bienes, ambiente e infraestructura de estos eventos y la definición y el establecimiento de los niveles de respuesta, así como de las funciones que deben ser desarrolladas por las personas que actuarán en cada nivel.

El Plan de Contingencia aplica a todas las actividades del proceso operativo de la Sociedad Portuaria que puedan ocasionar un evento que represente riesgo y afecte a los trabajadores directos y contratistas, el medio ambiente y/o terceros. El Plan de Contingencia involucra a todo el personal que desarrolle sus labores en la operación portuaria incluyendo contratistas.

En caso de eventualidades imprevistas se notificará al Jefe de Emergencia, el cual deberá presentarse y dar su concepto técnico acerca del suceso generando alternativas de solución para la emergencia en el menor tiempo posible. Si se presentara condiciones que alteren al vertimiento se podrá realizar un cierre momentáneo que permita valorar las condiciones máximas de contención del vertimiento (tiempo de almacenamiento máximo, condiciones de apertura del sistema).

Se radicará un informe en el Corporación Autónoma Regional del Atlántico –CRA–, en un plazo no mayor a 48 horas después de ocurrido el evento. Una vez se tengan los resultados de los monitoreos a los medios afectados. Se deberá elaborar un informe más detallado en el que se describa el impacto del evento, los resultados de las acciones adelantadas, las acciones propuestas para mitigar los efectos, el tiempo durante el cual se ejecutarán las medidas y los mecanismos de seguimiento adoptados.

5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)

Cuando una embarcación requiera suministro de combustible, la agencia representante deberá comunicarlo por escrito a la Dirección de operaciones para su visto bueno y solicitará la respectiva autorización de DIMAR, quien nombrará al perito supervisor correspondiente.

Solo los Operadores Portuarios registrados y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria realizarán las actividades de suministro de combustible al buque.

Todas las naves que arriben al Terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en la Convención Internacional para la prevención de la contaminación por buques (MARPOL/73/78).

Los operadores portuarios que realicen el suministro de hidrocarburos a los buques que arriben en la Terminal Portuaria deben suministrar, con antelación a la prestación del servicio, los documentos propios de la operación para garantizar una efectiva planificación, además del Plan de Contingencia basado en los riesgos propios de su actividad, que cuenten con personal calificado y equipos de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad, deben cumplir el plan de emergencia de la Instalación Portuaria.

La Terminal Portuaria y los operadores portuarios, deben informar a la Autoridad Marítima, la ocurrencia de cualquier derrame de hidrocarburo que se presente en sus muelles, en el canal de acceso o en las áreas de maniobra, a través de los canales de comunicación más rápidos disponibles y con la más alta prioridad.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 109 de 128

En caso que ocurra derrames de hidrocarburo se debe realizar inmediatamente la contención de la sustancia, la prioridad es evitar que la sustancia se disperse. Se debe tener en cuenta que el equipo a utilizar debe estar acorde con la magnitud del derrame, la limitación de acceso, las condiciones climáticas y las características de la sustancia a recuperar. Las labores de limpieza deben priorizarse de acuerdo con la sensibilidad de afectación ambiental del sector, la rapidez con que se realice la limpieza será esencial para impedir la contaminación de otras áreas.

Las actividades de limpieza culminarán cuando el implementador ambiental y las entidades ambientales certifiquen que la labor cumplió los efectos esperados y que el sitio afectado no presenta riesgo para el medio ambiente y/o la población cercana.

Medidas de Seguridad:

- El operador debe instalar barreras de contención en el sector de proa y popa de la barcaza, entre esta y el buque.
- En la zona de suministro de hidrocarburo queda prohibido fumar, producir focos de ignición o realizar cualquier operación que pueda producir llama o calor.
- Se prohíbe el suministro de hidrocarburo mientras se realiza carga o descarga de mercancía u operaciones de mantenimiento con ayuda de medios mecánicos, que puedan provocar la caída de objetos, lo que afectaría a la operación de suministro.

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

En la Instalación portuaria no se realizan operaciones con GNL.

5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos

En la Instalación portuaria no se realizan operaciones con gráneles líquidos.

5.30.4. Protocolo para atender derrames de gráneles sólidos

Para evitar derrames de gráneles sólidos al río, se coloca sobre el costado de cargue o descargue, de la motonave, una lona o carpa, desde la cubierta al muelle, permitiendo recoger el material que caiga sobre ella. Por las características de los muelles, los derrames que se presenten sobre la cubierta o el muelle, se recogen y disponen adecuadamente, atendiendo el plan de contingencia de la Instalación Portuaria.

5.31. Protocolo de circulación dentro de la terminal

Personal

- a) Los peatones que transitan al interior del Terminal Marítimo deben hacerlo por las zonas seguras como andenes y áreas demarcadas. En las zonas operativas solo se permite el tránsito de personal autorizado.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 110 de 128

- b) La persona que transite dentro del terminal Marítimo, tiene la obligación de hacerlo, portando y utilizando como mínimo el casco de seguridad, carnet de identificación, chaleco reflectivo y calzado de seguridad. El incumplimiento a este requerimiento será causal de retiro inmediato de las instalaciones portuarias y sancionado, en caso de reincidencia, puede procederse con la suspensión definitiva de ingreso a la instalación portuaria.
- b) Respetar las normas de seguridad al interior del terminal.

Equipos

- a) El operador de equipo debe abstenerse de operar sin la debida autorización, vehículos, maquinas o equipos distintos a los que le han sido asignados y deberá tener certificado para operar equipos móviles.
- b) No se permite el estacionamiento de vehículos en:
- Subestaciones eléctricas o en sitios donde interfiera el acceso u operación de los equipos
 contraincendios.
 - Vías de circulación o abandonar el vehículo.
 - Vías de acceso y salida del Terminal Marítimo.
 - Entrada y salida de básculas.
 - No se permite mantenimiento y limpieza de dentro del Terminal Marítimo.
- c) No se permite llevar ningún tipo de pasajeros en los montacargas, cargadores o equipos móviles.
- d) No se permite hablar por celular mientras conduce su vehículo.
- e) No se permite el uso de reproductores de música, videos y similares mientras conduce su vehículo.
- f) No se permite llevar pasajeros en el estribo.
- g) No circular a más de 20 Kh

Vehículos livianos

- a) No se permite el ingreso de vehículos livianos a las áreas operativas, solo se autoriza con solicitud escrita y justificada.
- b) No se permite hablar por celular mientras conduce su vehículo.
- c) Circular a una velocidad máxima de 20 Kh.
- d) Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue y descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento.
- c) No podrán estacionarse en áreas no autorizadas, deberán hacerlo en las áreas indicadas.
- d) Cumplir con las disposiciones legales vigentes establecidas por el Ministerio de transporte
- e) Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de La Sociedad Portuaria, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del Terminal.

Vehículos de carga

- a) La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre dentro de las instalaciones portuarias y responderá por sus actos. Para tal efecto la Sociedad Portuaria

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 111 de 128

señaliza las vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo será debidamente requisado para ingresar a las instalaciones del Terminal.

- b) El operador terrestre está obligado a conocer y acatar la reglamentación de la autoridad competente relacionada con las especificaciones para el transporte de carga por carretera en lo referente al máximo peso bruto vehicular autorizado y los permisos para el transporte de carga extrapesada y extradimensionada
- c) 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 Sociedad Portuaria para el ingreso y circulación a sus instalaciones. Es requisito indispensable no exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 K.P.H, para todo tipo de equipo o vehículos.
- d) No podrá quedar vehículo cargado o vacío dentro de las instalaciones de La Sociedad Portuaria, sin la previa autorización de la Dirección de Seguridad. En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, la oficina de seguridad le asignará un sitio especial para su parqueo, hasta el día siguiente.

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

Para la identificación de personas se aplica el procedimiento de control de acceso del plan de protección del código PBIP:

5. Solicitud de autorización de ingreso y capacitaciones del personal.
6. Al recibir las capacitaciones en Seguridad industrial, medio ambiente y Código PBIP, se autoriza el enrolamiento en el sistema de control de acceso.
7. **Enrolamiento:**
 - Se requiere la cédula original, se toman los datos leyendo el código 2D de la cédula.
 - Se registra la huella dactilar.
 - Se toma foto del rostro de la persona.
 - Se verifica vigencia de la seguridad social.
 - Se asigna el nivel de acceso, habilitado los biométricos y tornos correspondientes.
 - Se registra el periodo de habilitación.
 - Se autoriza el ingreso.

Para la identificación al interior de la Instalación y durante su permanencia, se exige lo siguiente:

- a) Los usuarios permanentes del Terminal mediante uso del Carné de identificación, colocado en lugar visible.
- b) Las tripulaciones de las embarcaciones, mediante la presentación del permiso de desembarco expedida por Migración y el pasaporte vigente correspondiente.
- c) Los trabajadores del Operador Portuario que estén debidamente inscritos ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., mediante presentación del carné de identificación.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 112 de 128

- d) Los funcionarios de CORMAGDALENA, del Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte y la DIAN, mediante el carné expedido por su respectiva entidad.
- e) Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante su documento de identificación, carné de visitante, entregado en la portería a cambio de un documento con foto y debidamente autorizados por la seguridad del Terminal.

De lo anterior podemos decir, que los operadores portuarios y/o usuarios que cumplan con los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., podrán de esta manera hacer el ingreso de forma rápida a la Instalación Portuaria.

Es de estricto cumplimiento para todos los operadores portuarios y/o usuarios el porte de este en un lugar visible. El no uso de este elemento será causal para que Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. no autorice el ingreso de cualquier funcionario.

Identificación de equipos.

Todos los equipos que operen dentro de las instalaciones portuarias deben estar plenamente identificados con el nombre y el número interno de identificación de la empresa operadora portuaria a la cual pertenecen. Los equipos deberán ser inspeccionados por lo menos una vez al año en cumplimiento de lo dispuesto en el Plan de Manejo Ambiental de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o a solicitud del Ministerio de Transporte.

Identificación de cargas.

Las mercancías, por tratarse de graneles sólidos, se controla su identificación y ubicación por el sitio de almacenamiento, silos, bodegas o patio, manteniendo el control por clase y tipo de producto, en el sistema de manejo de inventarios.

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

La instalación portuaria Riverport, se encuentra construida en su totalidad.

5.34. Protocolos de inspección física de la instalación portuaria.

La infraestructura de la Instalación Portuaria, es revisada por cada área responsable, para determinar los requerimientos de mantenimiento y programarlos en el sistema Soft expert, como son, las Bitas, defensas, equipos para descargue, movimiento y transferencia de carga (Tolvas, bandas transportadoras, básculas, cucharas hidráulicas), Subestaciones eléctricas, sistema de iluminación, equipo para cargue de motonaves (Shiploder), Silos, Bodegas mecanizadas, maquinaria amarilla y sistemas eléctricos.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 113 de 128

CAPÍTULO VI REGLAS DE TURNO DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

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

- a. Nombre y bandera
- b. El T.N.R. y el T.B.R.
- c. Calado de arribo en agua dulce, eslora y manga. Reparto del buque puente proa - puente popa
- d. Características de la motonave, Bodegas, Plumas, grúas, winches con su capacidad
- e. Tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD)
- f. El tonelaje a embarcar o desembarcar
- g. Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación código (IMO)
- h. Cualquiera otra información de importancia para la carga o para la nave,

De igual forma, el Agente Marítimo deberá presentar anexa al anuncio de arribo, el SHIPS PARTICULARS a la Dirección de operaciones.

El formato **SHIPS PARTICULARS**, contiene la siguiente información:

- a. Nombre y Bandera del Buque
- b. Matricula del Buque
- c. Código IMO
- d. Año de Construcción
- e. Eslora
- f. Manga
- g. Tonelaje Bruto y Tonelaje Neto
- h. Peso Muerto
- i. Letra de Llamada
- j. Tipo de Buque
- k. SWL y outreach de las grúas

Generalmente y con un mínimo de doce (12) horas de anticipación al arribo de la nave, el Agente Marítimo deberá presentar a la Dirección de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. la confirmación de arribo de la nave.

Veinticuatro (24) horas antes de cualquier operación el operador portuario deberá entregar a la Dirección de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., la información de la operación a realizar, de manera que estas solicitudes sean discutidas en el Comité de Operaciones y se proceda a programar la operación.

El incumplimiento de lo establecido en el presente Artículo implicará que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., no tendrá en cuenta para su programación de atraque, las embarcaciones que

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 114 de 128

la agencia marítima interesada envíe, fuera de los términos antes establecidos tratándose de buques graneleros, basados en la información que suministre el agente o la línea naviera, les será asignada por el área de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., una ventana, entendida aquella como el espacio físico y el periodo de tiempo en el que el buque permanecerá en el muelle para la realización de las operaciones de cargue y/o descargue de mercancías. La motonave realizará dichas operaciones en el periodo determinado por el momento en que el primer cabo de atraque se asegure al muelle, hasta el momento en que se suelta el último cabo en la maniobra de zarpe. Este periodo marcará el periodo de la permanencia de un buque en el muelle.

Criterio de asignación de ventanas

El objetivo de la asignación de las ventanas no es otro que el de brindar a las líneas marítimas la asignación de un muelle, equipos, talento humano y demás recursos necesarios para garantizar la efectividad y rentabilidad de las operaciones, cumpliendo con los estándares de productividad acordados o exigidos, en el espacio de tiempo establecido.

Los criterios generales para la asignación de ventanas, sin perjuicio de los acuerdos particulares a los que se pueda llegar en función de las características del buque, carga o condiciones de la operación, son los siguientes:

- a) Itinerario de Arribo de la motonave por Línea Marítima
- b) Duración Día: 24 Horas
- c) Días a la semana: 7 días
- d) Permanencia de la motonave en el muelle según el número toneladas de graneles a descargar / cargar.
- e) Eslora Máxima del buque por Línea Marítima con su margen de seguridad en el muelle
- f) Tiempos no operacionales: Visita de autoridades portuarias en el atraque, tiempos entre la finalización de operaciones y el zarpe de la motonave, draft, movimientos durante el cargue, daños atribuibles a la motonave y que afecten el cargue.

Para barcos que reporten un ETA entre 20 a 30 días, se asignará una ventana de hasta 6 días
 Para barcos cuyo ETA reportado esté a más de 30 días, se asignará una ventana de 8 días, una vez el ETA disminuya a menos de 30 días, el cliente deberá recortar la ventana a los 6 días de la referencia anterior.

La ventana será aceptada formalmente por Riverport de manera escrita, vía correo electrónico. El no cumplimiento por parte de la línea marítima de los tiempos establecidos en la ventana, exonera a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. de las condiciones de servicio pactadas, dentro del marco de tiempos asignados para la respectiva ventana, de tal forma que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. no se comprometerá a cumplir con las ratas de tiempos, si existiera congestión de operaciones causadas por un atraso en la recalada y podrá suspender temporalmente las operaciones hasta nueva disposición de equipos, asignación de un muelle diferente o incluso ordenar el movimiento de la embarcación a una zona de fondeo. Los sobrecostos y demoras generados serán responsabilidad de la línea marítima.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 115 de 128

Entrada y permanencia de las naves en el puerto

1. Para la entrada y permanencia de la nave, la agencia marítima debe presentar el acta de visita de autoridades, el manifiesto de carga y documentos ISPS (PBIP).
2. En la terminal no se aplica una hora definida de arribo a la boya de mar, las motonaves se programan con base en el ETA reportado por la agencia naviera y posterior asignación de hora de piloto, para el ingreso al canal de acceso y posterior atraque en la IP.
3. Por las características de operación de Riverport, de muelle granelero, no aplica para la asignación de ventanas, la regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera.
4. Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se registrará de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás normas que le sean aplicables.
3. Para todos los efectos, los períodos de permanencia de las embarcaciones en la zona portuaria serán establecidos por metro de eslora/hora, que comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo; los cuales estarán dados de acuerdo con el tarifario que se encuentre vigente.
4. El desplazamiento de una embarcación de un muelle diferente a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., implica la iniciación de un primer período a partir de la fecha y hora de atraque en el muelle.
5. El desplazamiento de una embarcación de un muelle de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente, implica la iniciación de un primer período a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.

6.2. Prelaciones para el atraque

La prelación de atraque se efectuará en orden de arribo al Terminal o zona de fondeo, siempre y cuando esté anunciada y confirmada con los documentos exigidos en el presente Reglamento.

La embarcación programada y con los documentos exigidos en el presente reglamento, tendrá prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido este requisito.

Una vez programadas, atraquen en el menor tiempo posible para desarrollar sus operaciones de la forma más eficiente.

Cuando una embarcación transporte carga de origen vegetal, procesada o carga semiprocesada, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios, deberá someterse a la inspección correspondiente y sólo será considerada su solicitud de descargue, una vez la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.

Toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de prestación de los servicios en el Terminal, se someterá a la programación establecida por la Dirección de Operaciones del Terminal, con prelación basada en el programa de arribo, más se debe tener en cuenta que la instalación portuaria no posee

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 116 de 128

muelles que permitan el embarque o desembarque de personal o arribo de otro tipo de buques, por cuanto estos se diseñaron para los equipos de cargue y descargue directo de graneles, encontrándose ubicados a 280 metros de la ribera del río Magdalena.

Solo se dará prelación a los siguientes tipos de embarcaciones:

- a) Embarcaciones que reporten arribo forzoso
- b) Embarcaciones a cargar gráneles sólidos de exportación
- c) Embarcaciones a descargar gráneles sólidos de importación

6.2.1. Normas generales para la prelación de atraque

1. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. asignará ventanas de arribo (Lay Can) o ventanas de estadía (Lay time) por muelle, a las distintas embarcaciones para sus operaciones de cargue y descargue en el Terminal de acuerdo con el tipo de nave, el tipo de servicio, la clase de carga y el tiempo estimado de operación.
2. La embarcación que arribe en su ventana 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.
3. Para el caso en que no se hubiesen asignado ventanas por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o que el buque hubiese llegado por fuera de la ventana asignada, la prelación de atraque se efectuará, respetando las ventanas asignadas a otras embarcaciones. Sin perjuicio de lo anterior, si en forma simultánea arriban varias naves en esta condición, la prelación la dará el orden de arribo al Terminal o zona de fondeo, en cualquier caso, el orden la prelación para el atraque de estas naves operará para atracar en el muelle que por la especialización de los equipos disponibles en el mismo conviene que reciba ese tipo de carga. Por tanto, en este caso, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. podrá programar la línea de atraque de forma que la nave con carga destinada a un muelle especializado una vez confirmada, atraque en el menor tiempo de espera posible, para desarrollar sus operaciones de la forma más eficiente.

Modificación de la prelación

En el evento de que no exista disponibilidad de los puestos de atraque, las embarcaciones que se encuentren en fondeo y que hubiesen arribado al Puerto dentro de un mismo período de 12 horas, se les aplicará la prelación de atraque establecida, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentada documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades. Esta prelación no se aplicará para las naves debidamente programadas en ventana.

Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más embarcaciones, se tendrá en cuenta el orden de arribo como criterio para la definición.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 117 de 128

Se aclara que la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., no posee muelles para atención de embarcaciones diferentes a las del manejo granelero, por cuanto los equipos de cargue y descargue son los únicos instalados en los dos muelles.

6.3. Prelaciones para servicio de practicaje

Para el orden de prioridad en el servicio de pilotaje en Riverport S.A., se aplica el criterio general de que el primero en llegar en cada muelle, será el primero en ser atendido, se debe tener en cuenta que son dos muelles especializados, muelle 1 para granel agrícola y muelle 2 para carbón y coque.

6.4. Asignación de muelle

1. La Dirección de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., determinará el lugar de atraque de las embarcaciones, teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque.
2. La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., a través de la Dirección de operaciones comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.
3. Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque, movilización, se harán por radio, cuyo uso será obligatorio para los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., en el canal del sistema VHF que determine la autoridad marítima. Durante la maniobra sólo podrán intervenir en este canal los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., cualquier interferencia será investigada y sancionada por la Autoridad Marítima.
4. Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por DIMAR, entidad que facturará el uso de los fondeaderos.
5. El acoderamiento y abarloamiento de embarcaciones o artefactos navales, a unidades atracadas, podrá ser autorizado por la Dirección de operaciones de la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., previa solicitud de los capitanes de las embarcaciones o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. Queda entendido que, para estos casos, la responsabilidad por los daños que puedan surgir a las embarcaciones o los cargamentos no serán imputables a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
6. Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle, con base en la normatividad vigente para cada actividad. Estando la nave atracada, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., podrá autorizar el descargue a gabarras o planchones. En este último caso, la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias, el planchón o gabarra y las motonaves pagarán muellaje.
 Todo planchón o gabarra atracado al muelle, esté o no trabajando, o suministrando agua o combustible a una embarcación, pagará a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., muellaje de acuerdo con la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 118 de 128

La Superintendencia de Puertos y Transportes en sus funciones de vigilancia, inspección y control en materia de puertos; de conformidad a la ley 01 de 1991, podrá autorizar las operaciones en zona de fondeo de acuerdo con la situación operativa y con la autorización de la DIMAR a través de la capitanía de puerto.

6.4.1 Pérdida del turno de derecho a muelle

Pierden el derecho a la prelación establecida y/o derecho a muelle por lo tanto ceden el turno de atraque:

- a) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas
- b) Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos, problemas fitosanitarios.
- c) En el caso de las embarcaciones a recibir exclusivamente carga de exportación, cuando la existencia de la carga de exportación no garantice la continuidad de las operaciones
- d) Cuando el tiempo de deslastre no guarde proporción alguna con el tiempo para el cargue de la mercancía.
- e) Cuando la nave, planchón o artefacto naval para el momento de iniciar la maniobra de acceso al canal navegable, tenga un calado que exceda los límites establecidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o en cualquier otra circunstancia que convierta en insegura su maniobrabilidad o estabilidad náutica.
- f) Cuando los buques no hayan enviado los mensajes ETA de 72, 48 y 24 horas de acuerdo con el presente reglamento.
- g) Cuando la nave llegue fuera de su ventana programada.
- h) Cuando una embarcación no ha presentado la documentación completa, de acuerdo con el presente reglamento y manual de operaciones, exigida por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- i) Por razones de seguridad o de orden público.
- j) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- k) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- l) Incumplimiento del código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias PBIP.
- m) Por incumplimiento del itinerario anunciado.

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

Descargue de lastre

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 119 de 128

Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por la Convención para la prevención de la Contaminación del mar (MARPOL/73/78). A 868 de la OMI, 477 de 2012 de la DIMAR y el convenio BWM adoptado por la OMI en 2014.

Descargue de desechos

Las embarcaciones que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas del río Magdalena, en cuyo caso se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado, correrá por cuenta del buque.

Reparaciones

Las embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación menor alguna, sin la previa solicitud por escrito hecha por el agente naviero y autorizada por la Capitanía de Puerto y la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. La embarcación que se encuentre atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo calculado se exceda, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. podrá ordenar su fondeo.

Cualquier mantenimiento, reparación u otro tipo de trabajo que sea llevado a cabo en el buque mientras éste permanezca atracado en el muelle o en el área de fondeo, será ejecutado bajo la total y absoluta responsabilidad del Capitán y armador del buque.

El buque no deberá deshabilitar la máquina principal ni sus auxiliares en ningún momento mientras se encuentre atracado en el muelle, que pueda inmovilizarlo para el caso de requerir zarpe de emergencia o que las autoridades competentes lo requieran.

Movimientos de la motonave

Ninguna embarcación, mientras se encuentre atracada operando, podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor, ni realizar movimientos en el muelle, sin la autorización y coordinación previa con la Instalación portuaria y la debida autorización de la capitanía de puerto.

Embarques o desembarque

No se permite el embarque o desembarque de tripulantes (cambio de tripulación), sin la solicitud previa de la agencia marítima, con la información requerida por la instalación portuaria.

Armas de fuego

Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en el Terminal.

6.6. Desatraque

El desatraque de una motonave se realizará al finalizar las operaciones de cargue o descargue, con la documentación completa, firmada por las partes, la autorización de la capitanía de puerto y la coordinación de la agencia naviera, para suministro de remolcadores y personal de amarre.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 120 de 128

El desatracque lo debe notificar la agencia marítima, informando la hora de abordaje del piloto práctico, con base en la coordinación realizada con la empresa de pilotos y con un tiempo de anticipación máximo de dos horas.

El desatracque por finalización de operaciones será a cargo del armador, en el caso de movimiento otro muelle, previamente se definirá a quien corresponden los costos, dependiendo del acuerdo comercial realizado entre las partes.

La nave, en todo momento debe encontrarse suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.

6.7. Orden de desatracque

Se ordenará el desatracque de una embarcación:

- a) Por razones de seguridad, de orden público e incumplimiento del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP.
- b) Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero.
- c) Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos problemas sanitarios.
- d) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulaciones o pasajeros enfermedades infectocontagiosas.
- e) Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de la carga.
- f) Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- g) Cuando no exista en el Terminal suficiente mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema la nave recupera su prioridad de atraque.
- h) Cuando el agente marítimo o el capitán se nieguen sistemáticamente a realizar las maniobras que por necesidades operativas ordene la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
- i) Cuando la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., detecte errores o inconsistencias en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque de la nave y no haya sido corregida oportunamente.
- j) Cuando la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., encuentre que los requisitos para atraque no se hayan cumplidos en los plazos previstos.
- k) Cuando por acuerdo previo a su atraque, se haya considerado esa posibilidad.

Cuando la Dirección de Operaciones curse una notificación de maniobra para una embarcación, esta operación debe efectuarse a más tardar dos (2) horas después de la hora de notificación.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización de la Jefatura de Operaciones para que permanezca mayor tiempo atracado. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la nave programada para atracar en ese muelle.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 121 de 128

6.8. Requisitos para el zarpe

La coordinación de lo requerido para el zarpe de la motonave, es responsabilidad de la Agencia marítima, la documentación, solicitud a capitanía de puerto, autorización de control tráfico marítimo, piloto práctico, personal de amarre y solicitud de inspección antinarcóticos.

En el caso de exportación, se deben cumplir todos los requisitos legales que apliquen para la operación.

Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria, puede salir de la Instalación Portuaria sin el zarpe que expida la autoridad marítima.

El capitán de la motonave, debe garantizar el alistamiento para el zarpe, dentro de las dos horas siguientes de la finalización de operaciones, cualquier perjuicio causado por demoras superiores a este tiempo, es de su responsabilidad, quién responde a la sociedad portuaria y a terceros afectados, por los perjuicios ocasionados.

CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo

SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A, comprometida con la seguridad y salud de sus trabajadores, se obliga a promover y garantizar el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo. Para tales fines, cumple y hace cumplir la normativa vigente aplicable en materia de Seguridad y Salud en el trabajo, realiza la mejora continua de su sistema de gestión que permita un óptimo medio ambiente laboral para el pleno ejercicio de las labores encomendadas a los colaboradores, así como el cumplimiento de las obligaciones en materia de Seguridad y Salud en el trabajo por parte de operadores portuarios, contratistas y proveedores. Con el objetivo de cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales la instalación portuaria establece los siguientes parámetros:

- Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones del terminal todas las normas establecidas por la sociedad portuaria en sus procedimientos de seguridad y en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
- Todo contratista o proveedor que realice actividades dentro de la instalación debe cumplir estrictamente con el procedimiento de contratistas, Reglamento de higiene y seguridad industrial, políticas y demás procedimientos emitidos por la sociedad portuaria.
- Es obligación de los operadores portuarios, contratistas y proveedores, mantener su propio sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo, acorde con su actividad económica y los factores de riesgo a los que estén expuestos, el cual debe contener como mínimo el desarrollo de los siguientes aspectos:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 122 de 128

- a) Subprograma de medicina preventiva y del trabajo, orientado a promover y mantener el más alto grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores, en todos los oficios, prevenir cualquier daño a su salud ocasionado por las condiciones de trabajo, protegerlos en sus labores de los riesgos generados por la presencia de agentes y procedimientos nocivos, colocar y mantener al trabajador en una actividad acorde con sus aptitudes fisiológicas y psicosociales.
 - b) Subprograma de higiene y seguridad industrial, dirigido a establecer las mejores condiciones de saneamiento básico industrial y a crear los procedimientos que conlleven a eliminar o controlar los factores de riesgos que se originen en los lugares de trabajo o que puedan ser causa de enfermedad, discomfort o accidente.
- Lograr que todos y cada uno de los trabajadores, realicen prácticas seguras en su trabajo, con el fin de prevenir los accidentes de trabajo y enfermedades laborales.

7.2. Protección al medio ambiente y medio marino.

La Sociedad Portuaria Riverport S.A. comprometida con el cuidado del medio ambiente y como cumplimiento a su plan de manejo ambiental, realiza las siguientes actividades de control: Mantenimiento de la barrera ambiental (14 m de altura), uso y mantenimiento del sistema para riego de vías internas y pilas de carbón y/o coque, mantenimiento de las bandas encapsuladas con cero emisiones y cargue directo al buque, carpado adecuado de vehículos que retiren cualquier tipo de producto o material, lavado de vehículos antes de salir de la instalación portuaria que haya permanecido en el patio de almacenamiento; todas estas actividades se realizan con el fin de evitar la polución de material particulado. Además, se cuenta con canales perimetrales en el patio de almacenamiento para evitar el arrastre del material acopiado hacia el Rio Magdalena, diques de contención para el control de derrame de líquidos, Programa de Uso Eficiente y Ahorro de Agua, reutilización del recurso hídrico y control de consumo de agua.

Riverport cuenta con un plan de gestión integral de residuos sólidos peligrosos y no peligrosos, procedimiento para el descargue, transporte y disposición final de residuos de buques de acuerdo al convenio Marpol 73/78, programa de reciclaje, reutilización y recuperación de residuos y realiza un manejo adecuado de residuos sólidos generados en la relimpia.

La persona encargada del manejo y control de las actividades ambientales en la Sociedad Portuaria es el implementador ambiental, él cual es un profesional en ingeniería ambiental con más de 5 años de experiencia, con conocimientos aplicables a la gestión ambiental portuaria y la normatividad ambiental legal vigente en Colombia.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 123 de 128

7.3 . Fumigaciones

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. exigirá el control de plagas de manera preventiva y correctiva, a Operadores que realicen actividades al interior del Terminal, ejecutándolo periódicamente mediante termonebulización, gasificación, fumigación y desratización, cumpliendo las normas aplicables a la actividad y el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

7.4 . Residuos contaminantes procedentes de los buques

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo a lo estipulado en el Convenio Marpol y a los lineamientos establecidos en el Procedimiento para el descargue, transporte y disposición final de residuos de buques de acuerdo al Convenio Marpol73/78. GA-PR-002.

Operadores Portuarios registrados y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria realizarán las actividades de descargue, transporte y disposición final de residuos provenientes de las naves.

Los operadores portuarios deben suministrar, con antelación a la prestación del servicio, los documentos propios de la operación para garantizar una efectiva planificación. Para tal fin, Riverport exigirá a todos los operadores portuarios los debidos Planes de Contingencia ante riesgos propios de su actividad, que cuenten con personal calificado y equipos de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad.

Antes, durante y hasta finalizar la operación de recepción de residuos sólidos de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave que entrega y el equipo que recibe.

La empresa prestataria de los servicios de retiro autorizada, debe presentar ante Riverport, en un plazo máximo de 72 horas posteriores al servicio efectuado, los certificados de recepción y disposición final de residuos. La empresa que genera el certificado de disposición final igualmente debe estar acreditada por la entidad ambiental y debe enviar la documentación a Riverport.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de productos o desechos recibidos de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

El encargado Ambiental, elabora una estadística mensual de los desechos retirados de las motonaves en la cual figura: fecha de descarga, nombre del buque, país origen del buque, acción realizada, cantidad, número o fecha de emitido el certificado de recepción en el servicio de disposición final de residuos.

La estadística mensual, referida en el párrafo anterior, es digitada en el reporte de estadística de carga manejada de la superintendencia de puertos y transportes, en el ítem de convenio MARPOL 73/78.

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 124 de 128

7.5 Cargas de origen animal y vegetal

En la instalación portuaria se manejan únicamente graneles agrícolas, los cuales requieren el permiso fitosanitario realizado por el ICA, como requisito para autorizar el descargue.

7.6. Cargas de material explosivo o radiactivo

En la instalación portuaria no se autoriza el cargue o descargue de material explosivo o radioactivo.

CAPÍTULO VIII DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes. Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

8.2. Facilitación del tráfico marítimo

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la autoridad marítima, conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rijan, en especial, lo contenido en las normas nacionales y convenios internacionales relacionados con la facilitación del tráfico marítimo.

El con el convenio FAL, se deben agilizar y simplificar los trámites, documentos y formalidades, para la llegada, estancia y salida de las naves que realizan viajes internacionales.

8.3. Visita oficial

Al arribo de las naves y antes de autorizar las operaciones de cargue y descargue se realizará una visita oficial a las naves, según lo establecido en la reglamentación vigente y en todo caso de conformidad con las normas y procedimientos que establezcan las autoridades que intervienen en la misma.

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar a puerto, sin previo aviso y solicitud de visita a la Autoridad Marítima. Simultáneamente, con el

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 125 de 128

anuncio de arribo y solicitud de visita, comunicará lo pertinente a la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., para efectos de coordinar los servicios que requiere.

Toda nave que arribe al Terminal, antes de iniciar operaciones de manipuleo de carga, embarque o desembarque de tripulantes, debe recibir la visita oficial de las siguientes autoridades nacionales:

- a) Capitán del puerto o su representante, quien preside la visita
- b) Un representante de Sanidad Portuaria
- c) Un representante de Migración Colombia
- d) Un representante del ICA

El agente marítimo o el armador, informa a las autoridades indicadas, la hora de arribo de la nave. La visita se llevará a cabo a la hora establecida por la Capitanía de Puerto. Concluida la visita el Capitán de Puerto declarará libre plática para la nave, salvo que existan situaciones o motivos que ameriten negarla. La visita debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

Los agentes marítimos deben garantizar en coordinación con el capitán de la nave, las condiciones de seguridad a los funcionarios que participan en la visita oficial de arribo, con el objeto de minimizar los riesgos asociados con el ejercicio de esta función, sin las cuales no se llevará a cabo dicha visita.

El propietario y/o armador del buque serán los responsables de las condiciones migratorias reglamentarias de pasajeros, tripulantes y polizones dentro de la nave durante el arribo, permanencia y salida de puerto.

8.4. Libre platica

Se entiende por libre plática la autorización por parte de las Autoridades Colombianas para que una nave realice libremente las operaciones de embarque y desembarque.

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

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

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

8.5. Reservas y derechos en la prestación del servicio

La Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., se reserva el derecho a:

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 126 de 128

1. No autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. y con la Superintendencia de Puertos y Transporte conforme a reportes de la misma, o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.
2. 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 la prestación de los servicios por parte de los Operadores Portuarios conlleve peligro a la carga, medio ambiente, personas o a las instalaciones, o cuando el Ministerio de Transporte, CORMAGDALENA y la Superintendencia de Puertos y Transporte lo soliciten.
3. 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.
4. Calificar la actuación de los Operadores Portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.
5. Solicitar a la Superintendencia de puertos y transporte, 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 Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A.
6. Suspender o cancelar la inscripción de Operador Portuario ante la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. por vencimiento o cancelación del registro de la Superintendencia de puertos y transporte.
7. Presentar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Capitanía del Puerto las protestas correspondientes a hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.
8. No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento.
9. Exigir al Operador Portuario, Agentes Marítimos y usuarios en general, el cumplimiento del programa previamente acordado en el Comité de Operaciones.
10. Ordenar el inicio o suspensión de operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten: condiciones inseguras, equipos, aditamentos y aparejos inadecuados o con licencias vencidas, en esos casos, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. no será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga ni de los accidentes en general.
11. Exigir al Operador Portuario trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y acordados para la prestación de los servicios, asegurando que las facilidades portuarias sean utilizadas eficientemente.
12. Verificar la información declarada de cualquier cargamento, cuando no haya claridad sobre el mismo, la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A. lo averiguará, con cargo al propietario o a su representante.
13. Ordenar la inspección de los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias, con el fin de establecer sus condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que como

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 127 de 128

resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán operar en las instalaciones portuarias.

14. No autorizar el ingreso de usuarios y/o vehículos en condiciones que puedan representar un peligro o riesgo para las personas, cargas, instalaciones y naves en el Terminal.
15. No permitir el ingreso a sus instalaciones de personal técnico, operadores de equipo que no puedan demostrar su idoneidad, experiencia y habilidad.
16. Permitir el ingreso y la permanencia de equipos portuarios sólo cuando la demanda interna de servicios y la capacidad del Terminal así lo justifiquen.
17. No autorizar el ingreso de usuarios que incumplan con las medidas necesarias de seguridad industrial para la seguridad de los mismos, dentro de las instalaciones del Terminal.

Ingreso de autoridades a la terminal.

Las autoridades que requieran ingresar a la terminal, Policía Nacional, DIAN, ICA, Cormagdalena, Superintendencia de puertos y DIMAR, se encuentran autorizadas para hacerlo, en ejercicio de sus funciones.

Recibo, almacenamiento y entrega de la carga

1. Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
2. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo. Los costos que se generen como consecuencia de dicha verificación deberán ser asumidos por el propietario o consignatario de la carga.
3. No entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga, que aparezcan en los documentos que amparan el cargamento, cuando éstos no se encuentran a paz y salvo con la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria RIVERPORT S.A., la ley y autoridades competentes.
4. Exigir para el recibo de los cargamentos que lo requieran, la presentación, por parte del propietario de la carga o su representante, del certificado fitosanitario o zoonosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.
5. Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones descritas en el presente Reglamento Técnico de Operaciones.
6. Abstenerse de realizar o autorizar operaciones diferentes a las que, por su modalidad, vengán descritas en los documentos relacionados con la carga.

Otras reservas

	REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN	Fecha: 22-10-2018
		P-OPE-01
		Versión 2
		Páginas: 128 de 128

1. Ordenar el retiro de trabajadores del Terminal, una vez terminen sus actividades aun en el caso en que finalicen en tiempo menor al estipulado o planeado.
2. Retirar a los trabajadores que se encuentren en áreas operativas del Terminal cuando éstos no porten los uniformes en la forma y condiciones establecidos en las normas de seguridad industrial. En cualquier caso, los uniformes deberán contar con las siguientes características: uniforme marcado con el nombre y logotipo de la empresa, chaleco reflectivo, el cual podrá reemplazarse por camisas con franjas reflectivas, botas de seguridad, cascos, gafas de seguridad y guantes
3. Suspender la operación de cualquier equipo que no cumpla con las especificaciones técnicas, ambientales y de presentación, tales como mal estado de pintura, llantas, vidrios de las ventanas, iluminación deficiente, fuga de aceite, entre otros.
4. Suspender operaciones, cuando se detecte la violación a las normas de seguridad industrial, de salud ocupacional, código PBIP, tránsito o fraude documental.
5. Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.
6. Intervenir aquellas operaciones realizadas a través de operadores portuarios, en las cuales exista bajo rendimiento, con el fin de garantizar el normal desarrollo de las operaciones en el Terminal Portuario.