

TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 1992 Modificado por la Resolución ANI 090 de Febrero de 2012 y Resolución ANI 298 del 24 de Mayo de 2012.

CIÉNAGA - MAGDALENA
MARZO DE 2014

TABLA DE CONTENIDO

1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	5
Artículo 1. Fundamento	5
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	5
2.1. Cumplimiento de Códigos, Normas y Convenios Internacionales	6
2. DESCRIPCIÓN GENERAL, ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL.....	7
Artículo 3. Definiciones.....	7
Artículo 4. Descripción y Organigrama.	12
3. ESTRUCTURA E INSTALACIONES.....	13
Artículo 5. Descripción general.....	13
5.1. Acceso de personal y visitantes	16
5.2. Recepción del Carbón.....	16
5.3. Almacenamiento y manejo del Carbón.....	16
5.4. Embarque de Carbón.....	16
5.5. Área de mantenimiento.....	16
5.6. Área administrativa.	17
4. DESCRIPCIÓN ÁREAS DE OPERACIÓN MARINA.....	17
Artículo 6. Canal de acceso público	17
Artículo 7. Dársena de Maniobra	18
Artículo 8. Sistema de cargue.....	18
Artículo 9. Muelle de Cargue de Buques	19
Artículo 10. Ayudas a la navegación.....	21
Artículo 11. Peligros a la navegación.....	25
Artículo 12. Mantenimiento del calado de la dársena de maniobra de Puerto Drummond	26
5. PROCEDIMIENTO PARA SOLICITAR SERVICIOS.....	27
Artículo 13. Descripción general.....	27
Artículo 14. Uso del canal de acceso público	27
Artículo 15. Agente marítimo	28
6. SERVICIOS DE PILOTAJE.....	28

Artículo 16. Obligación para el uso de Piloto Práctico	28
Artículo 17. Responsabilidad por la Navegación	28
Artículo 18. Solicitud del servicio marítimo de Piloto práctico.	29
Artículo 19. Definición de responsabilidades.	29
7. SERVICIO DE REMOLCADORES	29
Artículo 20. Obligación de uso de remolcador	29
Artículo 21. Solicitud del servicio marítimo de remolcador	30
Artículo 22. Asistencia del servicio de remolcador en casos de emergencia	30
Artículo 23. Responsabilidad	30
8. SERVICIOS PORTUARIOS A LAS NAVES Y CARGUE	30
Artículo 24. Arribo de las naves	30
Artículo 25. Requisitos de las naves para la utilización de el Terminal de Puerto Drummond	31
Artículo 26. Nominación de las Naves	31
Artículo 27. Procedimiento de aviso para el arribo y atención en el Terminal Portuario de Drummond Ltd.	32
Artículo 28. Plan de cargue.	34
Artículo 29. Operación de cargue	34
Artículo 30. Régimen nominal de cargue	36
Artículo 31. Fuerza mayor o caso fortuito	37
Artículo 32. Cargue adicional de carbón	37
Artículo 33. Servicio de Estibadores	38
Artículo 34. Inspección de Calados (Draft Survey)	38
Artículo 35. Operaciones marítimas de renovación de lastre y de operación portuaria de deslastre	38
Artículo 36. Comunicaciones	39
Artículo 37. Documentación	39
37.1 Antes del inicio de cargue o maniobra de ingreso y atraque al muelle	39
37.2 Después de la finalización del cargue	40
Artículo 38. Zarpe	40
9. REGLAS GENERALES	40
Artículo 39. Protección de buques e instalaciones portuarias	40
39.1 Inspecciones de seguridad física en cumplimiento del PBIP.	41

39.2 Inspecciones submarinas.....	41
39.3 Acceso a las instalaciones y muelle	41
a. Acceso de Vehículos.	41
b. Acceso de personal a instalaciones y muelle.....	42
c. Desembarco y tránsito de tripulaciones.	42
39.4 Acceso a las naves	43
Artículo 40. Responsabilidad por daño a carga y a las instalaciones.....	43
40.1 Pólizas Operadores Portuarios	44
Artículo 41. Infracciones.....	44
Artículo 42. Seguridad Industrial.....	45
42.1 Seguridad en las naves.....	45
42.2 Consideraciones para el correcto amarre de las naves.....	46
42.3 Número de líneas de amarre.....	47
42.4 Manejo e inspección de las líneas de amarre.	48
10. OTRAS DISPOSICIONES	49
Artículo 43. Protección del Medio Ambiente	49
Artículo 44. Plan de Contingencias.....	49
Artículo 45. Suministro de agua potable y combustible para las naves.....	50
Artículo 46. Desechos generados por los Buques	51
Artículo 47. Vigencia	52
11. ANEXOS	52
ANEXO 1. PLANO GENERAL DEL TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND	53
ANEXO 2 COORDENADAS CANAL DE ACCESO	54
ANEXO 3. COORDENADAS DARSENA DE MANIOBRAS.....	54
ANEXO 4. PLANO GENERAL AREA MARINA	55
4.1 Canal de Acceso.....	55
4.2 Dársena de Maniobra	56
4.3 Muelle de Cargue.....	57
ANEXO 5. CARACTERÍSTICAS GENERALES.....	58
5.1 Requisitos generales de los buques.....	59
ANEXO 6. PLAN DE CARGUE	60
ANEXO 7. NOTIFICACION DE ALISTAMIENTO.....	61

ANEXO 8. LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD	62
ANEXO 9. DIAGRAMA AMARRE DE BUQUES	65
ANEXO 10. CONCEPTO TECNICO DE MANIOBRAS	66
ANEXO 11. REGLAMENTO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL	66
ANEXO 12. PLAN INTEGRAL DE EMERGENCIAS	66

1. CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1. Fundamento

La sociedad American Port Company, Inc., titular de la concesión contenida en el contrato de concesión portuaria No. 002 de 1992 de la Superintendencia General de Puertos, modificado por la Resolución ANI 090 del 9 de Febrero de 2012 y Resolución ANI 298 del 24 de Mayo de 2012, en adelante APCI, emite el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación elaborado en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y en la Resolución No. 071 de 1997 expedida por la Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Puertos y Transporte.

El presente Reglamento con todos sus documentos y anexos estarán disponibles en la página web www.drummondlttd.com una vez sean aprobados por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 47 del presente documento.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Las disposiciones contenidas en el presente documento son de obligatorio cumplimiento y se aplicarán a todas las personas naturales y jurídicas, que en calidad de usuarios del puerto, conforme con la definición contenida en el artículo 5 de la Ley 1 de 1991, utilicen las instalaciones de APCI., las cuales para efectos del presente reglamento se denominarán como Terminal de Puerto Drummond.

El control de tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima ó quien haga sus veces. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas en los puertos nacionales, están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos de control de tráfico marítimo expida la Autoridad Marítima, en coordinación con las normas establecidas en el

presente reglamento.

Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de bajamar en actividades portuarias, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, Superintendencia de Puertos y Transporte, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA y Dirección General Marítima –DIMAR ó quienes hagan sus veces y en general, cualquier autoridad de orden Local y Nacional.

Todos los visitantes, usuarios y autoridades que hagan uso, ingresen o visiten a las instalaciones de Puerto Drummond deberán dar cumplimiento con la totalidad de los requisitos, normas y disposiciones establecidas en el presente reglamento y todas otras aquellas vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN y demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas sobre las actividades portuarias conforme a la ley, tales como autoridades de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, control del medio ambiente, etc.

2.1. Cumplimiento de Códigos, Normas y Convenios Internacionales

Para garantizar la seguridad de las operaciones de carga de carbón a granel que se desarrollan en el Terminal de Puerto Drummond, siendo ésta una terminal especializada en el manejo de carbón a granel, la Sociedad American Port Company Inc. y los operadores portuarios que realizan actividades en el terminal portuario dan cumplimiento a las medidas ambientales, de seguridad, operativas, prevención y todas otras aquellas dispuestas en los Códigos IMSBC – Código marítimo internacional de cargas solidas a granel; Código BLU – Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros; Convenios SOLAS y MARPOL; todos los anteriores expedidos por la Organización Marítima Internacional – OMI, los cuales servirán tanto al Terminal de Puerto Drummond como a los buques a los cuales se les prestará servicio en el terminal para realizar sin riesgos las operaciones de manipulación y embarque de carga solida a granel, específicamente carbón.

De otra parte, tanto los capitanes de los buques como los responsables del Terminal de Puerto Drummond en donde se llevan a cabo operaciones de embarque de carbón a granel, deberán tener en cuenta que ante la eventualidad de presencia de desechos peligrosos con riesgos de naturaleza química deberán consultar y dar aplicabilidad al Convenio SOLAS – Capítulos II-2 y VII-, así como la Circular MSC/Circ. 675 (Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias), sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 46 Recepción de desechos generados a bordo de los buques, del presente reglamento de

condiciones técnicas de operación.

Según lo establecido por el Código BLU en la sección 2 “*Idoneidad de buques y terminales*” Numeral 2.3.1 el Terminal de Puerto Drummond y American Port Company Inc. como titular de la concesión portuaria garantizarán y se cerciorarán que solamente se admitirán buques que puedan atracar con seguridad en sus instalaciones portuarias teniendo en cuenta cuestiones tales como las listadas a continuación además de las indicadas en el Anexo 5 y 5.1 Características generales del Terminal de Puerto Drummond y Requisitos generales de los buques:

- Profundidad del agua en el atracadero (Calado mínimo en la línea de atraque y dársena de giro)
- Tamaño máximo del buque (Máxima eslora según Anexo 5)
- Medios de atraque
- Defensas
- Seguridad de acceso
- Obstáculos para operaciones de carga.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL, ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL

Artículo 3. Definiciones

Para los efectos del presente reglamento regirán las siguientes definiciones:

Actividad Portuaria	De acuerdo a lo establecido en la Ley 1 de 1991 artículo 5.1 se considera actividad portuaria, entre otras, a la construcción, operación y administración de puertos y terminales portuarios.
Agencia Marítima	Representante de la nave en Colombia. Ver mas en el artículo 15 del presente reglamento.
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANLA	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales
APCI	Siglas de American Port Company Inc. Es el titular de la concesion portuaria donde opera el Terminal de Puerto Drummond.
Armador	Es la persona natural o jurídica, bien sea o no propietario de la nave, que se encarga de equipar, tripular y mantener en estado de navegabilidad una nave, con objeto de asumir su gestión náutica y operación

Arrufo	Curvatura longitudinal de la cubierta alta o de la quilla de modo que las extremidades de proa y popa queden más altas que el centro.
Asiento	El asiento de un buque (A) se define como la diferencia entre el calado de popa (Cpp) y el calado de proa (Cpr) para una línea de flotación (F) determinada. $A = Cpp - Cpr$ A > 0: asiento positivo o apopante. A = 0: asiento cero o en aguas iguales. A < 0: asiento negativo o aproante. La comparación de los asientos en diferentes flotaciones dará lugar a la diferencia de calados.
Autoridad Portuaria	Son el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la DIMAR y las demás autoridades que, de conformidad con la Ley Colombiana, son consideradas autoridades portuarias.
Brazola	Es la pared perimetral que rodea a la boca escotilla de la bodega de una embarcación
Calado Aéreo	Es la distancia vertical desde la línea de flotación hasta la parte mas superior del buque.
Calado Aéreo de Cargue	Es la distancia desde la línea de flotación hasta la parte superior de la brazola, se usa para determinar la distancia mínima con respecto al cargador de barcos.
Canal de Acceso Público	Es el canal de uso público para el ingreso de los buques a los terminales marítimos ubicados en Ciénaga, Departamento del Magdalena, que sirve al Terminal de Puerto Drummond, y otros terminales localizados en el área.
CAP	De sus siglas en inglés <i>Condition Assessment Program</i> . Programa de evaluación del estado de la nave realizada por Rightship o por las Sociedades de Clasificación pertenecientes a la IACS
Capitán de Puerto	Es el representante local de la DIMAR
Carga	Para efectos del presente reglamento la definición de carga se limitará a carbón térmico a granel.
Cargador de Barcos (Shiploaders)	Son los equipos instalados en el muelle para cargar los barcos.
Código BLU	Es el código de prácticas para la seguridad de operaciones de cargue y descargue de graneleros que figura en el anexo de la resolución A.862(20) de la Asamblea de la OMI, del 27 de Noviembre de 1997
Código ISM (International Safety)	Es el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, adoptado por la Asamblea de la OMI.

Management code)	
Código PBIP	Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias
Concesión portuaria	La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.
Control Estatal de Puerto (Port State Control (PSC))	Es la inspección que se le realizan a los buques extranjeros para verificar que las condiciones del buque y sus equipos cumplan con los requerimientos de las regulaciones internacionales y que el buque esté manejado y operado bajo esas normas.
Convención SOLAS (Safety of Life at Sea)	Es la convención internacional de la seguridad de la vida humana en el mar, incorporada en Colombia bajo el decreto Ley 8 de 1980.
Dársena de Maniobra	Área del puerto destinada para las maniobras de preparación del buque para el acercamiento o despegue del muelle, las maniobras son normalmente realizadas con apoyo de remolcadores
Derroteros	Un derrotero es una publicación náutica específica. Consiste en una obra escrita e ilustrada, que describe las costas, bajofondos, señalizaciones (boyas, faros, balizas, etc.), perfiles visuales de las costas, peligros, formas de navegación convenientes, puertos y terminales, etc., para información – indispensable – del navegante.
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIMAR	Dirección General Marítima – Autoridad Marítima
Draft Survey (Inspección de Calados)	Procedimiento para realizar cálculo de la cantidad de carbón cargada en el buque
Efecto Squat o trimado dinámico	Se entiende por trimado dinámico o “squat” el incremento adicional de calado de un buque en relación con el nivel estático del agua, producido por el movimiento del barco a una velocidad determinada.
Enrasado	Es la nivelación total o parcial de la carga dentro de las bodegas, mediante conductos o canaletas de carga, maquinaria móvil ó manualmente.
Eslora de trabajo	Es la longitud desde el extremo proel de la bodega N°1 hasta el extremo popel de la bodega más a popa.
ETA	Sigla proveniente del inglés que indica la hora estimada

(Estimated Time of Arrival)	de arribo al puerto.
Factor de estiba (Stowage Factor – SF)	La relacion entre el volumen ocupado y el peso de una carga determinada.
GMT	De sus siglas en inglés Greenwich Meridian Time – Tiempo del Meridiano de Greenwich.
IACS	Sigla proveniente del inglés <i>International Association of Classification Societies</i> . Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación
IALA	Sigla proveniente del inglés <i>International Association of Marine Aids and Lighthouse Authorities</i> . Sistema de balizamiento marítimo.
Inspector de Calados (Marine Draft Surveyor)	Certificador oficial marítimo, es la persona que realiza las inspecciones, mediciones y los cálculos para determinar la cantidad de carga, antes, durante y al finalizar el cargue.
Libre Plática	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.
Manual BLU	Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales.
MARPOL 73/78	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques desarrollado por la OMI
Memorando de entendimiento MOU (Memorandum of understanding)	Es un documento que describe un acuerdo bilateral o multilateral entre partes. El mismo expresa una convergencia de deseo entre las partes, indicando la intención de emprender una línea de acción común.
N.O.R (Notice of Readiness)	Sigla proveniente del inglés que significa Notificación de Alistamiento, indica que la nave se encuentra lista en todos los aspectos para iniciar el cargue.
Nave, Buque, Motonave Granelera (Bulk Carrier)	Embarcación que se dedica al transporte de carga a granel como, Carbón, mineral de hierro, cobre, cemento etc. Están clasificados según su capacidad de carga: de menor a mayor (toneladas métricas) Handysize: menores de 40,000 Handymax: Entre 40,000 y 60,000 Panamax: Entre 60,000 y 80,000 PostPanamax: Entre 80,000 y 110,000 Cape size: Mayores de 110,000
Naves tipo OBO (Oil Bulk Ore)	Buque diseñado para transportar cargas a granel líquidas y secas.

OMI	Organización Marítima Internacional o IMO en sus siglas en inglés (International Maritime Organization) organismo especializado de la ONU
ONU	Organización de las Naciones Unidas
Operador Portuario	Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practica, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.
Piloto Práctico	Es un Marino (Operador Portuario) que presta servicio de asesoramiento a los buques para conducirlos en aguas peligrosas o de intenso tráfico, como puertos, canales y ríos.
Póliza de Casco y Maquinaria (Hull and Machinery (H&M))	La póliza de casco y maquinaria de buques ampara los daños y pérdidas que ocurran al buque asegurado provenientes de: <ul style="list-style-type: none"> • Temporal, • Varamiento, • Naufragio, • Abordaje fortuito, • Incendio, • Cambio forzoso de derrota o de viaje, • Echazón, y, • En general, de todos los accidentes y riesgos de mar.
Póliza de Protección e Indemnización P&I (Protection and Indemnity) Insurance Club	Sociedad o asociación de armadores o propietarios de buques destinada a otorgar protecciones o prestar indemnizaciones a sus propios miembros respecto a riesgos normalmente no cubiertos por el seguro marítimo. También se denomina P & I.
Quebranto	Curvatura longitudinal de la cubierta alta o de la quilla, de modo que las extremidades de la proa y popa queden más bajas que el centro de la embarcación.
Remolcador	Es una embarcación utilizada para ayudar a la maniobra de otras embarcaciones, principalmente al halar o empujar a dichos barcos o similares en puertos, pero también en mar abierto o a través de ríos o canales. También se usan para remolcar barcazas, barcos incapacitados u otros equipos.
Rightship	Es un especialista en investigación de antecedentes de las naves, utilizando su creciente influencia para promover la seguridad y la eficiencia en la industria

	marítima mundial
T.R.B	Tonelaje de Registro Bruto, es una medida de volumen recomendada por la OMI como parámetro en convenios, leyes y reglamentos; También como base estadísticas relacionados con el volumen total o capacidad utilizable de los buques mercantes.
Terminal de Puerto Drummond	Terminal marítimo privado para la exportación de carbón, localizado en la concesión de APCI
TM	Tonelada métrica
TPH	Siglas correspondientes a Toneladas por Hora
TPM o DWT	El tonelaje de peso muerto, o DWT (acrónimo del término en inglés Deadweight tonnage), es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas.
Trimado	Es la adición, la retirada o el traslado de peso en un buque para que los calados a proa y popa sean los requeridos.
UKC	De sus siglas en inglés (Under Keel Clearance) corresponde a la distancia entre la quilla del buque y el fondo marino.
WWD	De sus siglas en inglés (Working Weather Day), se refiere a los días laborables en que el tiempo permita realizar la operación de cargado.

Artículo 4. Descripción y Organigrama.

Puerto Drummond cumple con las obligaciones establecidas por las Autoridades Marítimas, Portuarias, Aduaneras y Ambientales para desarrollar las actividades básicas de un terminal portuario privado de carga a granel en el que se realizan las operaciones de recepción, almacenamiento temporal y embarque del carbón que llega al terminal de Puerto Drummond.

Con la expansión del Puerto y la implementación del cargue directo a las naves, las instalaciones del Terminal Puerto Drummond cuenta con una capacidad de exportación de carbón superior a sesenta millones (60,000,000) de toneladas métricas al año. El puerto se encuentra localizado en el Km. 10 Vía Ciénaga -Santa Marta, Ciénaga, Magdalena, Colombia.

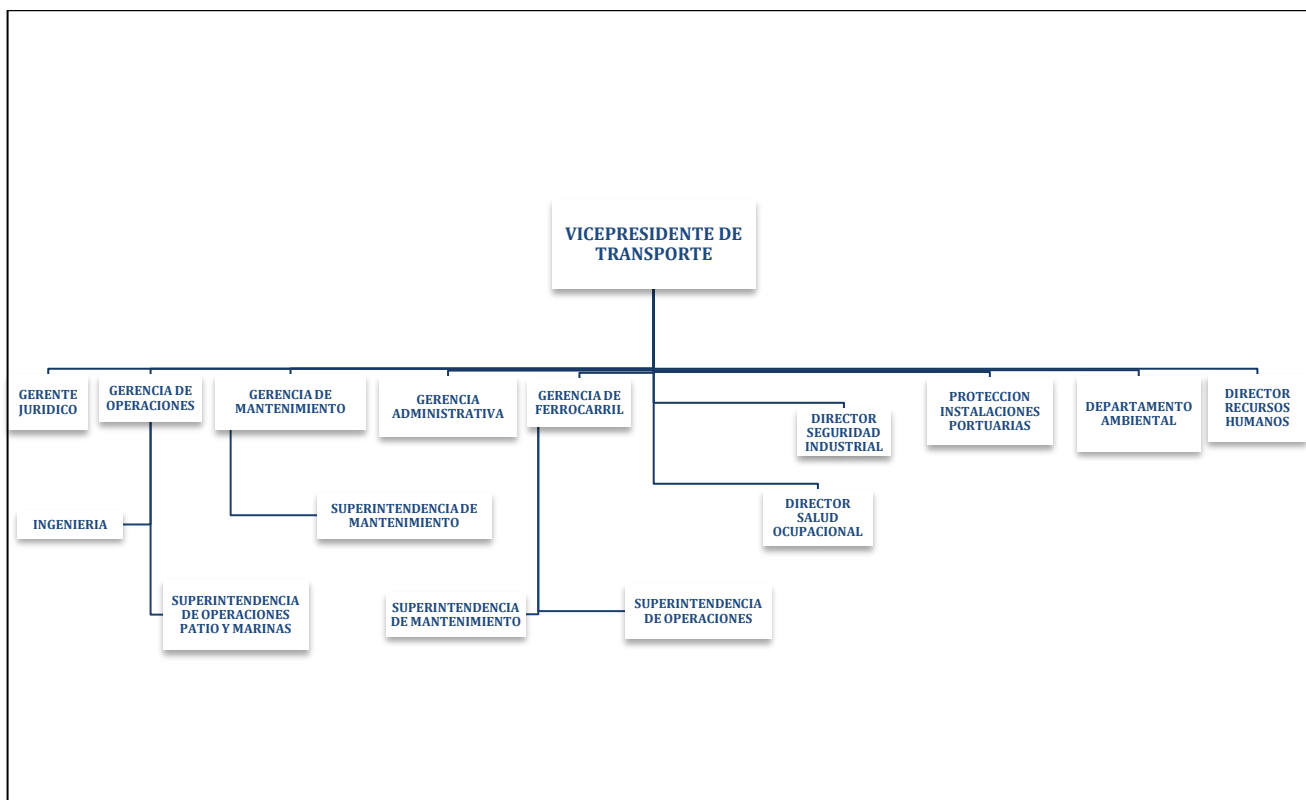
El Terminal de Puerto Drummond opera 24 horas y 362 días al año. Los días de cese programado de operaciones son los siguientes:

- Día del Trabajo: A partir de las 06:00 horas del 01 de Mayo hasta las 06:00 horas del 02 de Mayo.

- Fin de Año: A partir de las 06:00 horas del 31 de Diciembre hasta las 06:00 horas del 02 de Enero

La organización y la estructura administrativa del terminal corresponden al siguiente organigrama:

Organigrama del Terminal de Puerto Drummond



3. ESTRUCTURA E INSTALACIONES

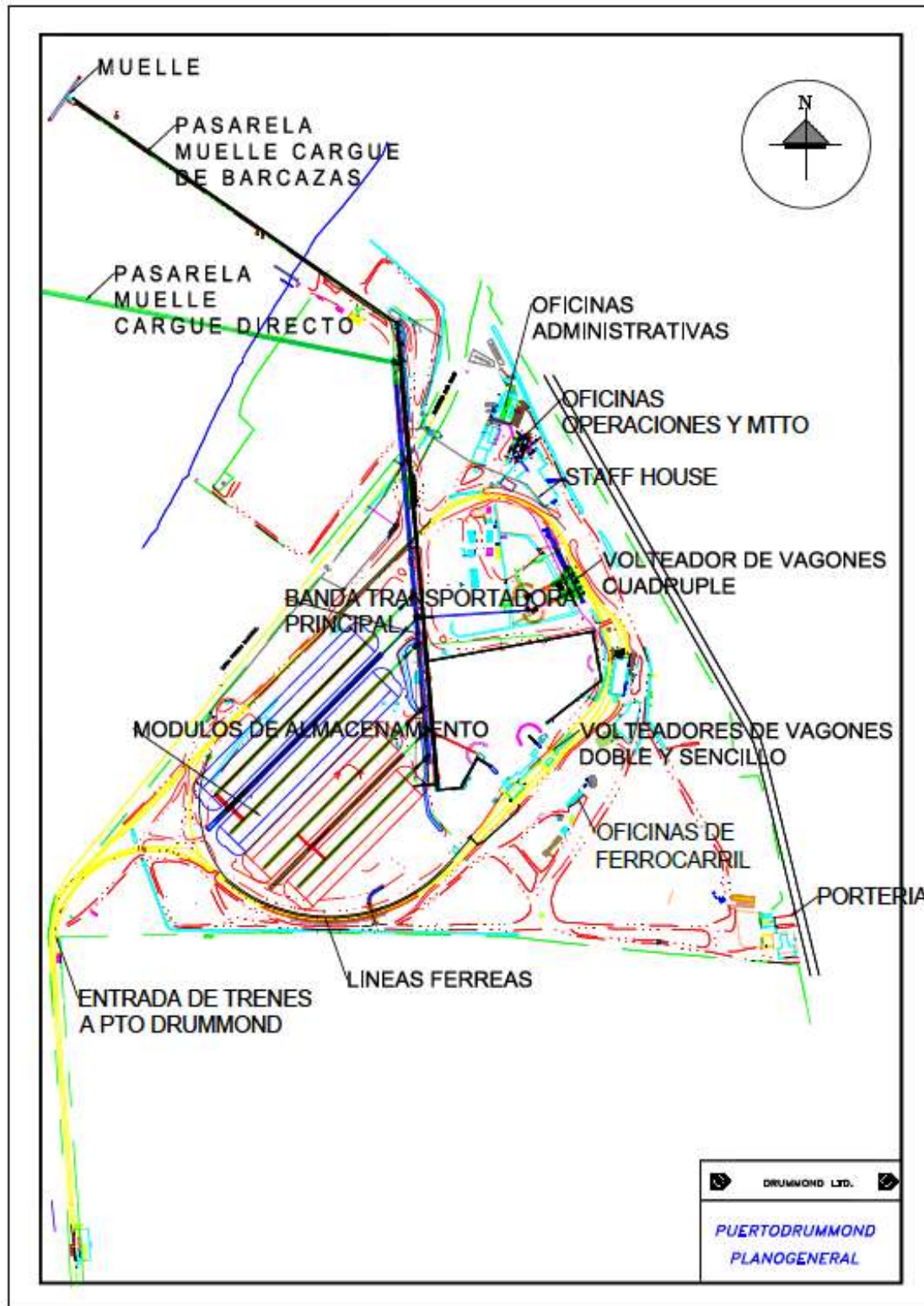
Artículo 5. Descripción general.

El Terminal de Puerto Drummond se encuentra ubicado en el Municipio de Ciénaga, Departamento del Magdalena. Tiene un área de 126 Hectáreas, con facilidades para la recepción, almacenamiento temporal y embarque de carbón. Ver Figura N° 1 y 2. En el Anexo 1 se encuentra el Plano General del Terminal de Puerto Drummond.

Figura 1. Localización



Figura 2. Plano General del Terminal de Puerto Drummond



5.1. Acceso de personal y visitantes

El personal que trabaja en el Terminal de Puerto Drummond y sus visitantes deben ingresar a las instalaciones por la entrada de vehículos ubicada en el kilómetro diez (10) de la vía que de Ciénaga conduce a Santa Marta.

5.2. Recepción del Carbón

El carbón proviene de las minas de las cuales Drummond Ltd. y/o Drummond Coal Mining LLC. controlan las reservas de carbón ó de terceros que haya sido adquirido por las citadas compañías y se recibe en el Terminal de Puerto Drummond. El puerto cuenta con las facilidades necesarias para descargar el carbón dentro de las que se destacan entre otras los anillos férreos internos y los volteadores de vagones (sencillo, doble y cuádruple) los cuales poseen un sistema automático de posicionamiento.

5.3. Almacenamiento y manejo del Carbón

El patio de almacenamiento de carbón tiene una capacidad hasta 1,500,000 de toneladas métricas distribuidas en 5 módulos principales cada uno con su respectivo apilador, alimentado por bandas que provienen de cada uno de los volteadores de vagones. Un sistema de bandas en los módulos de almacenamiento transportan el carbón a las bandas principales de cada cargador de barcos, los cuales cuentan con básculas para determinar las cantidades a cargar en cada una de las bodegas de los barcos. De igual manera las bandas principales pueden ser alimentadas mediante tolvas y cargadores frontales desde los módulos de almacenamiento.

5.4. Embarque de Carbón

El embarque de carbón se realiza por medio de dos bandas transportadoras cubiertas a través de una pasarela de 1,521m que llevan el carbón a los dos cargadores de barcos dispuestos en un muelle de 830m para su posterior embarque

5.5. Área de mantenimiento.

El área de mantenimiento está compuesta por talleres cubiertos, áreas de trabajo descubiertas y oficinas, todas las cuales se relacionan a continuación:

- Taller equipo pesado.
- Taller de equipo liviano
- Taller de soldadura
- Taller de ferrocarril
- Llantería.

- Oficinas de supervisores y planeadores de mantenimiento.
- Facilidades e instalaciones sanitarias
- Comedores

5.6. Área administrativa.

El área administrativa actualmente se compone de tres bloques de edificaciones con oficinas y servicios, adicionalmente, en el puerto existen edificaciones destinadas a bodega de materiales, alojamiento del personal y casino, el cual cuenta con la capacidad de atención a todo el personal administrativo y operativo del puerto. Adicionalmente tiene diferentes zonas de parqueo de vehículos.

4. DESCRIPCIÓN ÁREAS DE OPERACIÓN MARINA

Artículo 6. Canal de acceso público

El canal de acceso a las instalaciones portuarias de APCI es el canal de acceso de la zona portuaria de Ciénaga, Magdalena, ubicado en las coordenadas descritas en el Anexo N° 2 de este reglamento y en plano contenido en el Anexo N° 4 de este reglamento. El canal de acceso tiene una longitud aproximada de 8,000 metros, 240 metros de ancho y una profundidad mínima 20.3 metros.

Este canal de acceso de carácter público, por lo que APCI podrá hacer uso del mismo sin someterse al permiso previo de ningún particular, únicamente acatando las instrucciones y turnos que establezca la Dirección General Marítima – DIMAR. El canal de acceso de uso público es regulado, administrado, dirigido y controlado exclusivamente por la Dirección General Marítima - DIMAR en cumplimiento de los numerales 3 y 5 del artículo quinto del Decreto 2324 de 1984. Por lo tanto el ingreso de las naves al terminal de Puerto Drummond es coordinado por dicha autoridad. APCI podrá hacer uso libre del canal de acceso y sin restricción adicional a la que disponga la Dirección General Marítima –DIMAR por ser ésta la única autoridad marítima competente para determinar los parámetros y directrices en que se usará el canal de acceso.

La boya de mar para el acceso al canal está indicada en las siguientes coordenadas:

COORDENADAS BOYA DE MAR			
PLANAS GAUSS KRUGER		GEODÉSICAS WGS84	
ESTE	NORTE	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
973115.00	1719855.84	11° 06' 17.86"	74° 19' 24.95"

Artículo 7. Dársena de Maniobra

Es el área de la concesión portuaria destinada para realizar las maniobras de aproximación, reviro o giro y marcha atrás para el enfilamiento o despegue de las cuatro (04) posiciones de amarre del muelle del terminal portuario.

La navegación de entrada y salida por el canal de acceso público, las maniobras de aproximación, reviro, marcha atrás, atraque y desatraque del terminal portuario serán realizadas bajo las mayores condiciones de seguridad marítima y con el asesoramiento y recomendaciones del piloto práctico una vez se haya realizado el análisis correspondiente a cada maniobra de las dispuestas en el Anexo 10 Concepto Técnico de Maniobras de Puerto Drummond, el cual hace parte integral del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, así mismo podrá disponer de los remolcadores necesarios para realizar dichas maniobras en función del tamaño del buque granelero (cape size, panamax, Handy, etc.).

Las características generales de la dársena de maniobra son:

Dimensiones: 1,300 x 700 metros
 Calado mínimo: 20.5 metros
 Diámetro de giro: 700 metros

Las características generales del terminal se encuentran en el Anexo 5.

La dársena de maniobra del Terminal de Puerto Drummond se encuentra adyacente a la dársena de maniobras del Terminal Portuario de Puerto Nuevo S.A. conformando una sola dársena para los dos terminales. La ubicación exacta y plano de la dársena de maniobra está dada bajo las coordenadas del Anexo 3 y Anexo 4.2 respectivamente del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

Artículo 8. Sistema de cargue

El sistema de cargue directo está conformado por una pasarela de 1,521

metros donde están instaladas dos bandas transportadoras cubiertas, un muelle con una longitud de 830 metros y dos cargadores de barcos Sandvik Tipo PL 200 – 2200/43 ubicados en el muelle que permite el cargue simultáneo de dos embarcaciones tipo Handy, Supramax, Panamax ó Cape size.

Artículo 9. Muelle de Cargue de Buques

El muelle de Puerto Drummond consta de dos estructuras principales; una pasarela de 1,521 metros de longitud y 12.5 metros de ancho sobre la cual se encuentran instaladas dos bandas transportadoras con capacidad de 8,000 TPH cada una, además la pasarela consta de una vía vehicular o carreteable, bahías o sobre anchos cada 240 metros para permitir el tráfico en ambos sentidos, iluminación y señalización, guardas de protección, facilidades eléctricas y mecánicas para mantenimientos y reparaciones. La plataforma es de concreto reforzado y fundido en sitio con un espesor de 30 cm, dispone de sistema de recolección de aguas industriales y esorrentía, drenajes y sistema de bombeo hacia piscinas de sedimentación localizadas al interior del Terminal de Puerto Drummond. Toda la pasarela está confinada en sus extremos laterales mediante bordillos de concreto reforzado.

Después de la sección de la pasarela se llega al punto y estructura de transferencia de las bandas transportadoras en donde se produce un cambio de dirección hacia el muelle sobre el cual se encuentran instalados los dos cargadores de barcos.

La longitud del muelle es de 830 metros y 22 metros de ancho, con capacidad de amarre de cuatro motonaves hasta tipo cape size (dos en cada costado). En el muelle se encuentran instalados dos cargadores de barco con una capacidad nominal de 8,000 TPH cada uno. La plataforma de la estructura del muelle dispone de sistemas de iluminación y señalización, sistema de agua a presión para red contra incendio, servicio y aspersión de agua para control de material particulado, los drenajes están conectados al sistema de manejo de aguas de la pasarela, de igual manera la plataforma del muelle está confinada en sus extremos laterales mediante bordillos de concreto reforzado y dispone de facilidades eléctricas y mecánicas para labores de mantenimiento. Se cuenta con áreas de oficinas para operaciones y mantenimiento, zonas acondicionadas para alimentación y descanso. La plataforma del muelle es de concreto reforzado y fundido en sitio con un espesor de 30 cm.

Para el amarre de los buques el muelle cuenta con defensas referencia MCS 2000 (Ver Figura 3) para absorber los impactos transversales, frontales, axiales, etc. durante las operaciones de cargue, los producidos en las maniobras de atraque y durante el tiempo que estén amarrados. Cada posición de atraque cuenta con bitas (Ver Figura 4) suficientes para garantizar el amarre

eficiente y seguro de cabos de acuerdo a lo establecido en el Artículo 42.3 del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

A continuación se presentan las características de las defensas y bitas:

DEFENSAS	
Modelo	MCS 2000 G1.1
Fuerza de reacción	1798 KN
Energía	1580 KN-m
Deflexión	52.50%
Longitud del panel	4.3 m
Ancho del panel	2.2 m
Resistencia a la presión	199.33 KN/m ²
BITAS O BOLARDOS	
Modelo	MT-150
Capacidad	150 TM
medidas	899 x 492 mm (Ancho x Altura)

Figura 3. Defensas



Figura 4. Bitas



En el Anexo 4 Plano General de Operaciones Marinas y Anexo 5 Características Generales, se encuentran detalladas las áreas mencionadas en los artículos 7, 8 y 9.

Artículo 10. Ayudas a la navegación

El servicio de faros en los litorales y el de señalización marítima de los canales de acceso públicos navegables en los puertos nacionales están a cargo y bajo control supervisión y responsabilidad de la Dirección General Marítima - DIMAR. El Terminal de Puerto Drummond, bajo previa autorización de la Dirección General Marítima, instalará y mantendrá los sistemas de señalización marítima en su dársena de maniobras de acuerdo a sus necesidades y señalará las áreas de peligros o no navegables como medida de prevención de siniestros marítimos.

La Dirección General Marítima, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA por sus siglas en inglés) prestarán el servicio de ayudas a la navegación en las aguas marítimas jurisdiccionales Colombianas, incluyendo los canales de acceso a los principales puertos marítimos del país.

El área donde se encuentra ubicado en el Terminal de Puerto Drummond cuenta con las siguientes ayudas a la navegación, el Faro de Punta Brava, localizado en las coordenadas:

Latitud: 11° 70' 1.2" N
Longitud: 74° 13' 59.88" W

Más al Norte se encuentra el Faro del Morro de Santa Marta, el cual está localizado en las coordenadas:

Latitud 11° 15' 00"
Longitud 74° 13' 49"

Y sus características consisten en : Torre de concreto Gris y Blanco con Destello: Blanco (3) Periodo: (06 seg.) Destello: (1.0) Ocultación: (1.0) Destello: (1.0) Ocultación (3). Altitud: (85 mt) Alcance: (22mn).

Para el ingreso al canal de navegación de acceso público, cuenta con una boya de mar localizada en las coordenadas descritas en el Artículo 6 del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación. Actualmente cuenta con 14 boyas 7 a cada banda, que demarcan la totalidad del canal hasta la dársena de maniobra, cada boya se encuentra a una distancia de una milla náutica una de la otra, de acuerdo a lo establecido en el manual de ayudas de la navegación de IALA región B. Ver Anexo 4.1

A continuación se relaciona la localización de las boyas de señalización del canal de acceso público:

No	NOMBRE	FUNCION	COORDENADAS MAGNA SIRGAS			
			Planas Gauss Kruger		Geodésicas WGS-84	
			Este	Norte	Latitud (N)	Longitud (W)
1	SB	Boya de Mar	973115.00	1719855.00	11°06'17,86"	74°19'24,95"
2	G1	Demarcación de Canal	974476.00	1719471.00	11°06'05,40"	74°18'40,09"
3	G3	Demarcación de Canal	976302.00	1718784.00	11°05'43,09"	74°17'39,91"
4	G5	Demarcación de Canal	978128.00	1718098.00	11°05'20,80"	74°16'39,72"
5	G5b	Demarcación de Canal	979041.00	1717754.50	11°05'09.64"	74°16'09.63"
6	G7	Demarcación de Canal	979954.00	1717411.00	11°04'58,48"	74°15'39,54"
7	G7b	Demarcación de Canal	980867.00	1717068.00	11°04'47.33"	74°15'09.45"
8	G9	Demarcación de Canal	981780.00	1716725.00	11°04'36,19"	74°14'39,36"
9	R2	Demarcación de Canal	974391.00	1719246.00	11°05'58,08"	74°18'42,89"
10	R4	Demarcación de Canal	976219.00	1718559.00	11°05'35,76"	74°17'42,64"
11	R6	Demarcación de Canal	978046.00	1717872.00	11°05'13,45"	74°16'42,42"
12	R6b	Demarcación de Canal	978959.50	1717528.50	11°05'02.28"	74°16'12.31"
13	R8	Demarcación de Canal	979873.00	1717185.00	11°04'51,13"	74°15'42,20"
14	R8b	Demarcación de Canal	980787.00	1716841.50	11°04'39.96"	74°15'12.08"
15	R10	Demarcación de Canal	981701.00	1716498.00	11°04'28,80"	74°14'41,96"

La dársena de maniobras para el terminal de Puerto Drummond está demarcada por 04 boyas cuyas características principales se describen a continuación:

- Identificación de la señal: Señal Tipo Lateral.
- Servicio que prestará a la navegación: Señalización dársena de maniobras y área marítima para amarre en la línea de atraque del muelle del Terminal de Puerto Drummond. Se encuentra asociado al sistema convencional de balizamiento, para la región B. Las marcas indican los costados de babor y estribor de la derrota que debe seguirse
- Peligro que indicará: Límite lateral del canal o área de navegación y dársena de maniobras del Terminal de Puerto Drummond. Dentro del canal o área de navegación indica que las aguas son seguras para la navegación.

La posición geográfica y coordenadas de dichas boyas son:

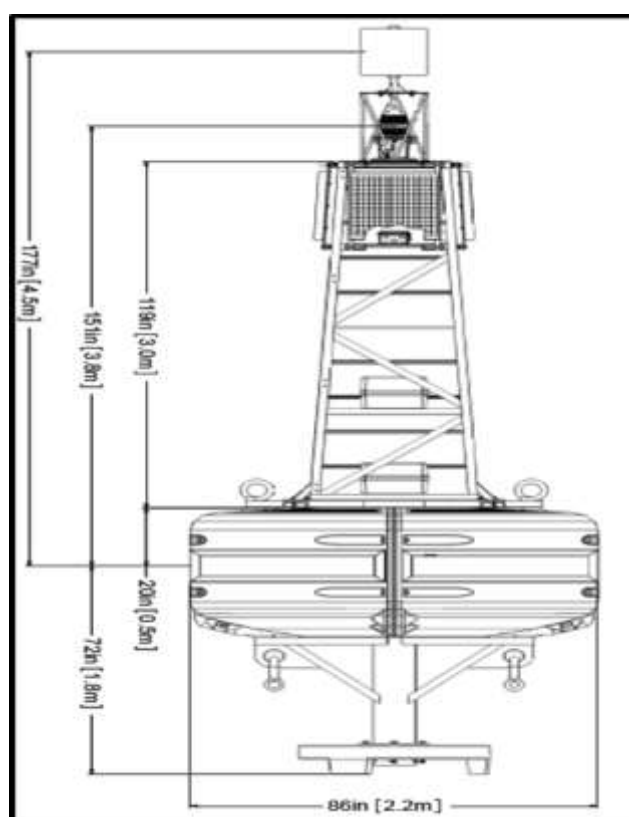
NOMBRE	Coordenadas Geográficas (Magna Sirgas)	
	LATITUD	LONGITUD
G15	11° 04' 41,4" N	74° 14' 30,0" W
G17	11° 04' 49,8" N	74° 14' 12,6 " W
G19	11° 04' 40,2" N	74° 13' 57,0" W
G21	11° 04' 28,2" N	74° 13' 45,0" W

La ubicación al interior de la dársena de giro y distancias entre boyas se indican en el Anexo 4.2. Las características de las boyas, luz de tope, tren de fondeo, destellos, periodos de oscuridad, alcance y otras se describen a continuación:

BOYA LATERAL BABOR (Figura 5)	
CONCEPTO	CARACTERÍSTICA
Material boya	Polietileno virgen rotomoldeado, con relleno de espuma de poliuretano, protección UV y antideslizante en cuerpo de la boya. Partes metálicas en acero galvanizado en caliente.
Modelo	TIDELAND SB-2.2
Carácter	Permanente
Forma señal	Castillete de estructura metálica en acero galvanizado con escala, con una altura de 3.0 m, color verde.
Tipo	Lateral
Cuerpo boya	Color verde, modular de 4 secciones acopladas, con dos ojos de amarre o maniobra en superficie y dos en la obra viva para conexión de brida.
Diámetro boya	2.2 m
Altura con marca tope	4.5 m
Marca de tope	Cilíndrica color verde con vértice hacia arriba.
Color de la luz	Linterna verde NOVA 65-SC

Destello	Aislado. Periodo 3s = 0.5s luz – 2.5s oscuridad
Alcance nominal	4 mn.
Altura focal	3.8 m.
Reflector de radar	Echomax Modelo M230. 4.7 m ² .
Sistema de Monitoreo	No disponible.
Identificación	G15, G17, G19 y G21
Tipo de Cadena	Grado U2 de 1" ¼, sin concreto. Acero al Carbón. Grillete recto con tuerca y pasador y grillete giratorio (1 ½")
Peso muerto	Mínimo 1,5 toneladas en concreto reforzado
Máxima corriente	6 nudos

Figura 5. Especificaciones técnicas boya lateral TIDELAND SB 2.2.



Parágrafo: A la fecha de aprobación del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, al interior del área marina denominada CP04 – GOLFO existen 24 boyas para el amarre de barcazas y gruas y 07 sistemas de boyas para el amarre de buques graneleros que fueron objeto de la operación de cargue indirecto de carbón adelantada por Drummond Ltd. y APCI, boyas ubicadas de acuerdo a lo señalado en la Carta Náutica 245 Ciénaga, primera edición, Dirección General Marítima, 2008.

Las citadas boyas serán retiradas, previa autorización de DIMAR, paulatinamente en la medida en que los equipos de la flota marina (barcazas, grúas y remolcadores) que operaron para el cargue indirecto de carbón sean objeto de enajenación y se dispongan fuera del área CP04 – GOLFO. Se estima que en el transcurso de un año aproximadamente puedan ser retiradas las boyas de su ubicación actual. No se contempla el uso de las boyas para el amarre de buques en el área de fondeo.

Artículo 11. Peligros a la navegación

- Los peligros a la navegación serán informados y controlados por la DIMAR.
- Los riesgos eventuales a la navegación están asociados al control del tráfico marítimo del canal de acceso público a las diferentes instalaciones portuarias y al tráfico de embarcaciones menores en esta área. Para minimizar el riesgo el Terminal de Puerto Drummond establecerá con las autoridades marítimas los procedimientos a seguir.
- En el canal de acceso público y dársena de maniobra en el Terminal de Puerto Drummond no existen peligros u obstáculos que generen riesgo a la navegación. Sin embargo, existe una boya que señala la posición de un bongo hundido el cual se encuentra localizado por fuera del canal de acceso público y dársena de maniobra en las siguientes coordenadas:

Ubicación Boya de Naufragio

Latitud (N)	Longitud (W)
11° 04" 47.1599'	74° 13" 31.9801'

Esta boya cumple con todos los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima, mediante la Resolución No. 2497 de 1998 - DIMAR.

No sobra mencionar que los operadores portuarios, los armadores, sus agentes, los Capitanes de Naves entre otros deberán atender lo

establecido en el Artículo 5° de la Resolución número 0071 de 1997 ¹, o la que la modifique o remplace.

Artículo 12. Mantenimiento del calado de la dársena de maniobra de Puerto Drummond

De acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, APCI está en la obligación de mantener la profundidad ó calado de su dársena de maniobra como mínimo de 20.5 metros. El compromiso incluye batimetrías, dragados ó relimpias con el fin de mantener en óptimas condiciones de seguridad el área de maniobras para las motonaves.

¹ Al respecto el artículo 5 de la Resolución 0071 de 1997 señala: **ARTICULO 5°.**
Peligros a la navegación, remoción de naufragios y obstáculos.

1. Las Sociedades Portuarias, los beneficiarios de licencias o autorizaciones y los operadores portuarios, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los puertos, muelles o terminales que operen, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación, conjuntamente con las dos entidades coordinarán los correctivos del caso.
2. 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:
 - Informar de inmediato el hecho a la superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
 - Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio; la autoridad portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
3. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene 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.

Si el responsable por la remoción del obstáculo, no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia General de Puertos en coordinación con la Dirección General Marítima, deberá efectuar el retiro a costa de aquél sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

Los trabajos de mantenimiento del calado de la dársena de maniobra serán coordinados con la Capitanía de Puerto ya que cualquier modificación puede afectar las condiciones de seguridad de las maniobras.

5. PROCEDIMIENTO PARA SOLICITAR SERVICIOS

Artículo 13. Descripción general.

En el Artículo 5 del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación se describe de forma detallada las instalaciones del Terminal de Puerto Drummond, el protocolo para acceso de personal y visitantes, el proceso de recepción, almacenamiento y embarque de carbón.

Las instalaciones terrestres del terminal de Puerto Drummond y su muelle de cargue directo a buques conforman un terminal portuario privado, en el cual se maneja carga propia de acuerdo a lo referenciado en los Artículos 1 y 5.2 del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

En virtud de lo anterior, en el Terminal de Puerto Drummond no se tiene contemplado un procedimiento para la solicitud de servicios para el manejo de carga a terceros.

Artículo 14. Uso del canal de acceso público

El control de tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima - DIMAR en coordinación con la Armada Nacional, conforme con el numeral 3 del artículo quinto del Decreto 2324 de 1984.

Este canal de acceso de carácter público, por lo que APCI podrá hacer uso del mismo sin someterse al permiso previo de ningún particular, únicamente acatando las instrucciones y turnos que establezca la Dirección General Marítima – DIMAR. El canal de acceso de uso público es regulado, administrado, dirigido y controlado exclusivamente por la Dirección General Marítima - DIMAR en cumplimiento de los numerales 3 y 5 del artículo quinto del Decreto 2324 de 1984. Por lo tanto el ingreso de las naves al terminal de Puerto Drummond es coordinado por dicha autoridad. APCI podrá hacer uso libre del canal de acceso y sin restricción adicional a la que disponga la Dirección General Marítima –DIMAR por ser ésta la única autoridad marítima competente para determinar los parámetros y directrices en que se usará el

canal de acceso.

El tráfico de buques en el canal de acceso público y maniobras en la dársena de giro se encuentra regulado y coordinado por DIMAR.

Artículo 15. Agente marítimo

Es aquel que de conformidad con el artículo 1455 del Código de Comercio Colombiano, representa en tierra a los propietarios o armadores de las naves que arriben al Terminal de Puerto Drummond para todos los efectos legales y tiene las atribuciones y obligaciones establecidas en los artículos 1489 y siguientes del Código de Comercio Colombiano.

Los armadores y/o fletadores de las naves que arriben al Terminal de Puerto Drummond designarán su agente marítimo conforme a lo establecido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal de Puerto Drummond.

Los agentes marítimos designados por los armadores y/o fletadores deberán ser previamente sujetos a aprobación por parte de APCI y el Terminal de Puerto Drummond.

6. SERVICIOS DE PILOTAJE

Artículo 16. Obligación para el uso de Piloto Práctico

El uso de Piloto Práctico es de carácter obligatorio para toda nave de TRB mayor a 200 toneladas. De acuerdo a lo anterior, los buques que arriben a el Terminal de Puerto Drummond están en la obligación de usar Piloto Práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro de la dársena de maniobra y canal de acceso público.

El uso de Pilotos Prácticos, en general, será de acuerdo a los requerimientos y a la normatividad que la DIMAR disponga.

Artículo 17. Responsabilidad por la Navegación

El uso del piloto práctico no exime al Capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.

Artículo 18. Solicitud del servicio marítimo de Piloto práctico.

La solicitud del servicio marítimo de piloto práctico se debe gestionar a través de la agencia marítima que representa al armador o a la nave. El lugar de embarque y/o desembarque del piloto práctico será en la boya de mar, en el área de fondeo o en el sitio que sea designado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta tanto para la recalada como para el zarpe, lo cual está reglamentado por la DIMAR en cumplimiento del reglamento internacional para prevenir abordajes (RIPA) y la información para el requerimiento estará disponible en derroteros y en los avisos a Navegantes.

Artículo 19. Definición de responsabilidades.

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

7. SERVICIO DE REMOLCADORES

Artículo 20. Obligación de uso de remolcador

Toda nave con tonelaje de registro bruto superior a 2,000 TRB está obligada a utilizar remolcadores en los puertos Colombianos. Las naves con tonelaje inferior o igual a 2,000 TRB, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, siempre y cuando el Piloto Práctico lo considere conveniente y seguro y previa autorización de el Terminal de Puerto Drummond.

APCI tomará las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las motonaves que utilizan el Terminal de de Puerto Drummond. En este sentido la agencia marítima y/o empresa(s) de remolcadores se deben ajustar a los requerimientos mínimos para el uso de remolcadores en las instalaciones de acuerdo a las normas de seguridad aplicables a el Terminal de Puerto Drummond y cualquier disposición que sobre la materia regule la Autoridad Marítima. Igualmente el terminal se reserva el derecho de no admitir remolcadores que pongan en riesgo la seguridad del personal, las instalaciones y las operaciones marítimas.

Artículo 21. Solicitud del servicio marítimo de remolcador

La coordinación y solicitud del servicio de remolcadores se hará a través del agente marítimo.

Las empresas de remolcadores que presten el servicio deberán contar y cumplir con todas las normas y regulaciones expedidas por la DIMAR, por la Superintendencia de Puertos y Transporte y por el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

Artículo 22. Asistencia del servicio de remolcador en casos de emergencia

En situación de emergencia, las Autoridades Marítimas y Portuarias si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación marítima o la prevención de la vida humana, la contaminación marina y de las mismas

terminales pueden ordenar a los prestadores de los servicios marítimos de los remolcadores asistir y prestar servicio de remolcador a las naves.

Artículo 23. Responsabilidad

El armador y/o el propietario, el Capitán y el agente marítimo del remolcador, son responsables por los daños que se ocasionen durante la operación del remolcador por su culpa o negligencia.

El armador y el Capitán de los remolcadores, son responsables de mantener sus equipos bajo todas las regulaciones de la Autoridad Marítima Colombiana con el fin de mantener la seguridad del personal a bordo, de la unidad, del medio ambiente y de terceros, así como la eficiencia de sus operaciones.

8. SERVICIOS PORTUARIOS A LAS NAVES Y CARGUE

Artículo 24. Arribo de las naves

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad podrá llegar al Terminal de Puerto Drummond sin previo aviso y solicitud de visita a la Autoridad Marítima. Simultáneamente comunicará al terminal a través de su agente marítimo los servicios que requiere.

Artículo 25. Requisitos de las naves para la utilización del Terminal de Puerto Drummond

Las naves a las cuales el Terminal de Puerto Drummond presta el servicio de cargue deben cumplir con los requisitos de la DIMAR, con lo establecido en el presente reglamento y otras regulaciones aplicables, incluyendo y sin limitar, la legislación ambiental aplicable a las naves.

Los agentes marítimos deberán confirmar que la nave cumple con los requisitos de acuerdo a las Características Generales de Puerto Drummond descritas en el Anexo 5 y 5.1.

Artículo 26. Nominación de las Naves

Para efectos de la nominación de las naves, el agente marítimo respectivo debe entregar al Terminal de Puerto Drummond todos los documentos relevantes requeridos, incluyendo, pero sin limitar, la siguiente información:

1. El nombre, distintivo de llamada, N° IMO y nacionalidad de la Nave.
2. Puerto de origen y de destino
3. Desplazamiento.
4. El T.R.N y el T.R.B
5. Calados de llegada y calados de salida propuestos.
6. Tiempo necesario para deslastre.
7. Eslora total, eslora de trabajo, manga y calado aéreo.
8. Calado aéreo de carga.
9. Información relativa a la carga transportada en los últimos dos viajes
10. Numero de bodegas, tipo de tapas y dimensiones.
11. Listado de tripulantes.
12. Tipo de nave y clasificación, P&I y año de construcción
13. Los nombres del Armador, el Capitán y el agente marítimo.
14. El tiempo estimado de arribo (ETA)
15. El tonelaje de carga a embarcar.
16. Número y tipo de amarras.
17. La relación de carga peligrosa abordó y su clasificación con base en el código internacional de mercancías peligrosas.
18. Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga de la nave en el puerto.
19. Los dos últimos puertos a los que ha llamado ó arribado.

Artículo 27. Procedimiento de aviso para el arribo y atención en el Terminal Portuario de Drummond Ltd.

1. El Capitán de la nave enviará la notificación de arribo inmediatamente después de recibir instrucciones de su armador o fletador, (o después de zarpar del puerto inmediatamente anterior) al agente marítimo. Se requiere que la nave envíe el aviso del ETA a la agencia marítima diez (10) días antes del arribo y todos los días a partir de entonces. Los avisos del ETA deben ser enviados todos los días antes de las catorce horas (14:00) GMT.
2. El Capitán debe enviar el plan de carga a la mayor brevedad posible, pero a más tardar con una anticipación de cinco (5) días antes de su llegada al Terminal de Puerto Drummond. Este plan de carga debe cumplir con las especificaciones que se describen en el Artículo 28 del presente reglamento.
3. Una vez arribe el buque y antes de autorizar las operaciones de cargue se procederá a hacer la visita oficial a la motonave en el lugar que DIMAR tenga establecido para tal fin. Esta visita será conformada por un funcionario de cada una de las siguientes entidades; incluyendo pero sin limitar a:
 - a. DIMAR, Capitanía de Puerto de Santa Marta.
 - b. Migración Colombia.
 - c. Sanidad Portuaria.
 - d. ICA
 - e. Agencia Marítima.

Dicha visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos que sean de competencia de las entidades que intervienen en la Visita. Si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla, el Capitán de Puerto declarará la libre plática para el inicio de las operaciones.

4. Se considerará que la nave ha arribado al puerto cuando esté completamente asegurada al muelle. Sólo en este momento la nave podrá enviar la notificación de alistamiento (N.O.R) ver Anexo 7.
5. No obstante no es frecuente la nominación y arribo para cargue de naves tipo OBO (Oil Bulk Ore por sus siglas in inglés), es decir, buques de proyectos semejantes al de un granelero tradicional pero provisto de tuberías, bombas e instalación de gas inerte para que pueda transportar bien sea graneles secos o hidrocarburos en los espacios designados,

dichos buques deberán entregar al Terminal de Puerto Drummond un Certificado Libre de Gas, antes de poder entregar el aviso o Noticia de Alistamiento.

De acuerdo a lo establecido en el Código BLU Sección 3 “*Procedimientos que se han de seguir en el buque y en tierra antes de la llegada de este*” en su numeral 3.2.3, los buques de carga combianada (es decir tipo OBO), comunicarán adicionalmente al Terminal de Puerto Drummond previo a su arribo la siguiente información:

1. Naturaleza de los tres (03) cargamentos anteriores
 2. Fecha y lugar donde se descargó el último cargamento de hidrocarburos
 3. Información relativa al contenido de los tanques de decantación y si se han inertizado y precintado por completo
 4. Fecha, lugar y nombre de la Autoridad que expidió el último certificado de desgasificación que incluya tuberías y bombas
6. La notificación de alistamiento deberá ser entregada y será aceptada, sólo después de que la nave haya obtenido la libre plática y haya cumplido con todos los requisitos establecidos en el presente reglamento.
7. Las naves deben arribar al puerto bajo la máxima condición de lastre posible para cumplir las condiciones de máximo calado aéreo de carga (17m). el Terminal de Puerto Drummond no aceptará la notificación de alistamiento hasta que la nave esté en cumplimiento de esta condición. Cualquier demora en el inicio de las operaciones de cargue originada en el no cumplimiento de la nave de la condición de máximo calado aéreo de carga será por cuenta del armador.
8. La tolerancia de calado entre la quilla del buque y el fondo marino (UKC) será a discreción y responsabilidad del Capitán del buque, para lo que deberá tener en cuenta entre otros aspectos los siguientes:
- ✓ El efecto “Squat” o trimado dinámico
 - ✓ Las condiciones meteorológicas y ambientales, el tiempo predominante, altura de la ola, altura y rango de la marea, presión atmosférica y cambios en la densidad del agua.
 - ✓ La naturaleza y estabilidad del fondo.
 - ✓ El tamaño, características de maniobrabilidad y estabilidad del buque.
 - ✓ Asiento del buque, el margen de error de la batimetría y la sedimentación. Precisión de la predicción de la marea.

- ✓ La exactitud de la determinación de calados, incluyendo los efectos de quebranto y arrufo.

Artículo 28. Plan de cargue.

El Capitán de la nave deberá enviar a través del agente marítimo las propuestas del plan de carga de acuerdo al formato del Anexo 6, a más tardar 5 días antes de su arribo al puerto para su respectiva aprobación por parte del Terminal.

El plan de cargue deberá ser aprobado por un representante del terminal como requisito indispensable previo a autorizar y ordenar la maniobra de ingreso del buque por canal de acceso público hacia el Terminal de Puerto su atraque al muelle de cargue.

Para la correcta elaboración del plan de cargue se tendrá en cuenta la siguiente información:

- La capacidad nominal de cargue del cargador de barcos es de 8,000 TPH (para cada uno de los dos cargadores).
- El plan de carga deberá considerar un máximo de dos pasadas por cada bodega y un trimado máximo en dos bodegas.
- El plan de carga debe indicar respecto a cada etapa de la operación de carga, la cantidad de lastre, los tanques que deban deslastrarse, el calado y el asiento del buque.
- El terminal de Puerto Drummond no realiza enrasado mecánico o manual a la carga al interior de las bodegas.
- El factor de estiba a usar es de 42 Ft³ / Tonelada Métrica.
- La carga de trimado no deberá exceder el 1,5% de la carga total y no será permitido cantidades o parcelas menores de 300 toneladas métricas.

Artículo 29. Operación de cargue

El Capitán del buque es, en todo momento, el responsable de la seguridad durante las operaciones de carga del buque, las cuales deberán ser confirmadas al representante del terminal por medio de un plan de carga en conformidad con el Artículo 28 del presente reglamento.

El cargue de las naves en el Terminal de Puerto Drummond se hará en cumplimiento de los requisitos que se describen a continuación y conforme al siguiente procedimiento:

1. Una vez atracada la nave en el muelle de cargue, el Capitán dará la orden para abrir las tapas de las bodegas para facilitar la inspección por un

certificador marítimo oficial (*Marine Surveyor*) nombrado por el Terminal de Puerto Drummond, quien inspeccionará y certificará que las bodegas están libres de agentes contaminantes, cargas previas, óxido pesado o materiales sueltos que puedan contaminar el carbón.

2. El agente marítimo deberá enviar la N.O.R. al terminal para su consideración y aceptación (Anexo 7). El representante del terminal realizará en conjunto con el Capitán la lista de chequeo de seguridad (Anexo 8)
3. El Capitán deberá enviar el plan de carga propuesto a través del agente marítimo al representante del terminal, quien indicará que está de acuerdo con éste antes de iniciar las operaciones, y para lo cual firmarán el plan de carga el Capitán, agente marítimo y representante del terminal en los espacios provistos para tal fin.
4. Las naves amarradas en el muelle proporcionarán una o dos escalas reales ó 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 ó daños a la propiedad.
5. Todos los costos y consecuencias en el caso que la inspección de limpieza, relacionada en el numeral 1 no sea satisfactoria serán por cuenta del Armador de la nave.
6. El Oficial de carga o primer oficial deberán efectuar comprobaciones del calado del buque a intervalos regulares durante la realización de la operación de cargue y, en particular, cuando se haya embarcado entre el 75% – 90% del total de la carga de carbón. El tonelaje embarcado deberá compararse con el peso registrado por la báscula del terminal y deberán determinarse y convenirse los ajustes que haya a lugar.
7. Todo cambio del plan de carga que solicite el buque deberá comunicarse a través de la agencia marítima al representante del terminal en un plazo no menor a 12 horas previa terminación programada de cargue del buque. Este nuevo plan deberá seguir los lineamientos establecidos en el Artículo 28.
8. El terminal mantendrá un registro exacto de los tonelajes cargados en cada pase por bodega.
9. La carga será razonablemente distribuida dentro de cada bodega a fin de evitar perdida de adrizamiento (escora), pérdidas de estabilidad y máximos esfuerzos longitudinales y transversales como también reducir al mínimo el riesgo de corrimiento de la carga durante la navegación.

10. Los medios de comunicación entre el buque y el terminal deberán confirmarse en el momento de diligenciar la Lista de Chequeo de Seguridad facilitando todos los pormenores y datos de contacto necesarios para el buque y el terminal.
11. Se mantendrá una comunicación permanente entre el oficial de guardia del buque y el representante del terminal portuario para indicar la cantidad de toneladas embarcadas o cargadas en cada bodega, el régimen de carga, comprobación y lecturas de calados y demás información relacionada con la operación de cargue del buque.
12. La compañía estibadora no está obligada a realizar labores de limpieza de residuos de carga en cubierta. No obstante, la compañía estibadora podrá suministrar a la nave servicios limitados de limpieza, como un acto de mera liberalidad y cortesía únicamente, siempre que exista mano de obra disponible para tal efecto.
13. Los daños causados al buque por parte del Terminal de Puerto Drummond ó la compañía estibadora deberán ser reportados por el Capitán tan pronto como ocurran, pero no más de 06 horas posterior a su ocurrencia, a la empresa estibadora a través del agente marítimo. Cualquier reclamo que se presente con posterioridad a las 06 horas del momento del incidente no se considerará como válido y no será aceptado. Los estibadores harán sus mejores esfuerzos para efectuar las reparaciones permanentes de acuerdo a las instrucciones del Capitán, al inspector de la Casa Clasificadora y al inspector que fuese designado por la DIMAR para su aceptación y completa satisfacción.

Artículo 30. Régimen nominal de cargue

El Terminal de Puerto Drummond garantiza el siguiente régimen de carga en un periodo de 24 horas consecutivas por WWD. (Ver tabla)

TAMAÑO DE LA CARGA EN TM	RATA DE CARGA GARANTIZADA (Toneladas por WWD)
25,000 a 35,000	10,000
35,001 a 50,000	20,000
50,001 a 70,000	30,000
70,001 a 90,000	35,000
90,001 a 120,000	40,000

120,001 a 150,000	45,000
Más de 150,000	50,000

Para efectos de la operación de cargue en el Terminal de Puerto Drummond se deben tener las siguientes condiciones:

1. El régimen de cargue corresponde a operación de 24 horas excluyendo los días de cese programado de operaciones descritos en el Artículo 4 del presente reglamento.
2. El cargue de una calidad de carbón deberá completarse antes de iniciar el cargue de otra calidad de carbón, en el caso que el plan de carga contemple parcelas de diferentes calidades.
3. Las condiciones de carga para buques menores a 25,000 TM, serán analizadas por el terminal.

Artículo 31. Fuerza mayor o caso fortuito

El Terminal de Puerto Drummond no será responsable de los retrasos o cualquier tipo de interrupción o suspensión temporal o permanente de cualquier actuación o prestación de los servicios debido a causas de fuerza mayor.

Por eventos de fuerza mayor se entiende cualquier acto, evento o circunstancia, ya sea del tipo que se describe en este documento o de otro modo, que no sea del todo bajo el control del Terminal de Puerto Drummond ó APCI, como, incluyendo pero no limitado a, las acciones de las autoridades civiles o internacionales, guerra, revolución, golpe de estado, levantamientos, cuestiones laborales, como huelgas, actos de Dios o cualquier desastre natural o catástrofe, o condiciones climáticas adversas o fuertes que en su criterio afecten a la seguridad del personal, la operación, el barco, y de las instalaciones del terminal.

Artículo 32. Cargue adicional de carbón

Si el Capitán de la nave solicita cargue de carbón adicional se hará de acuerdo a la disponibilidad de la calidad y siempre y cuando no interfiera con el plan de cargue de otras naves.

Para efectos de lo anterior el capitán debe solicitar la cantidad adicional de cargue mínimo con 12 horas antes de finalizar el cargue programado.

Artículo 33. Servicio de Estibadores

Los estibadores y amarradores serán proporcionados por el Terminal de Puerto Drummond Ltd. para el servicio de cargue de buques graneleros y otras actividades portuarias propias del terminal.

Artículo 34. Inspección de Calados (Draft Survey)

El Capitán del buque deberá coordinar con el agente marítimo y con el representante del terminal portuario la realización previa de los cálculos de estado del buque para efectuar el cargue de carbón, donde se confrontará la capacidad de carga a recibir en bodegas en función del estado a bordo de los tanques de carga, de aguas de lastre, de los tanques de combustible, agua dulce y pertrechos a bordo, mas la constante del buque el cual demostrará que la carga pedida corresponde al estado de calados iniciales y al estado final de la toma de calados.

El surveyor (*Marine Draft Surveyor*) certificará las condiciones iniciales del buque a cargar mediante la lectura de los calados de arribo y cálculo del draft respectivos, para de esta forma establecer lo que está estipulado a cargar y por ende presentar el buque para su inicio de operaciones de cargue, así como una lectura de calados intermedia la cual será normalmente realizada cuando el buque lleve la mitad de la carga a bordo en bodegas. Al final de las operaciones de cargue se realiza cálculo de verificación de estado de tanques mas la suma de la cantidad de la carga, lo cual dará unos calados finales diferentes que serán la verificación del conocimiento de carga y de los documentos respectivos a la carga, esto con el fin de evaluar la cantidad total embarcada para efectos legales de embarque

Todo el tiempo en que se suspendan las operaciones de cargue con el propósito de adelantar cualquier inspección de calados será por cuenta del armador y/o del fletador del buque.

Se debe realizar una lectura de calados una vez el buque llegue al 70% de la carga solicitada a bordo en bodegas, esto debe ser coordinado con el representante de la agencia marítima a bordo.

Artículo 35. Operaciones marítimas de renovación de lastre y de operación portuaria de deslastre

Según la ley Colombiana y el presente reglamento, está prohibido contaminar Puertos Colombianos, fondeaderos y/o aguas marítimas jurisdiccionales para

lo cual los buques deberán efectuar la renovación de las aguas de lastre en acuerdo a la Resolución A 868 de la IMO, la Resolución 477 de 2012 y al Convenio internacional de agua de lastre, antes de las 50 millas, a profundidades mayores de los 23 metros y antes de entrar en el cinturón del Caribe; debiendo enviar un aviso de pre-arribo con suficiente tiempo para el conocimiento de las Autoridades Marítimas.

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

La operación de cargue no se reanudará hasta que el asunto se investigue adecuadamente y las autoridades lo autoricen. 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.

Para efectos de no entorpecer las actividades portuarias, APCI se reserva el derecho de ordenar al buque trasladarse a la zonas de fondeo autorizadas por DIMAR mientras se resuelve la investigación y haya una solución de todos los asuntos relacionados. Todo los costos, gastos y tiempo que permanezca la nave en fondeo serán por cuenta y riesgo del propietario del buque. Si al terminal portuario se le comprueba que hubo negligencia de control igualmente responderá solidariamente.

Artículo 36. Comunicaciones

Cualquier evento o situación relacionado con la operación de cargue en el Terminal de Puerto Drummond debe ser comunicado a través de la agencia marítima, la cual dispondrá de personal abordo y los medios para una comunicación efectiva entre el terminal y el buque.

Artículo 37. Documentación

Antes del inicio y después de finalizar el cargue de la nave el agente marítimo y el agente aduanero según corresponda, deberán presentar al Terminal de Puerto Drummond, sin perjuicio de los documentos que deba presentar a las Autoridades Colombianas, los siguientes documentos:

37.1 Antes del inicio de cargue o maniobra de ingreso y atraque al muelle

- Autorización de Embarque de la DIAN
- Certificación de inspección de las bodegas
- La N.O.R debidamente aceptada por el Terminal de Puerto Drummond
- La comprobación de la Lista de Chequeo de Seguridad
- Declaración de carga
- Lectura de Calados iniciales

37.2 Después de la finalización del cargue

- Resultados de la lectura final de calados
- Estado de hechos
- Recibo de la cantidad de carga embarcada
- Conocimiento de embarque
- Reporte libre de daños
- Certificado de inspección subacuática la cual se podrá requerir ser llevada a cabo en muelle ó área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del terminal, regulaciones de la autoridad marítima ó condiciones meteomarinas al momento de zarpe del muelle.
- Certificado de condición de limpieza de la cubierta del buque.

Artículo 38. 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.)

9. REGLAS GENERALES

Artículo 39. Protección de buques e instalaciones portuarias

El Terminal de Puerto Drummond es una instalación portuaria certificada en el cumplimiento del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), por lo tanto, las normas de seguridad para las instalaciones, la carga y las naves son las previstas en el Código PBIP del terminal.

Al arribo del buque, el oficial de enlace de protección PBIP de el Terminal de Puerto Drummond abordará la nave con el fin de realizar la interfase con el

oficial de seguridad del buque y donde se explicarán todas las normas pertinentes de la seguridad del puerto.

Para efectos de seguridad de las naves, la tripulación y la carga, se requiere disponer de guardias de seguridad a bordo durante todo el tiempo que permanezca el buque bien sea en el área de fondeo y/o amarrado a muelle durante las operaciones de cargue ó a la espera que iniciaren las mismas.

39.1 Inspecciones de seguridad física en cumplimiento del PBIP.

El Departamento de Protección del terminal cuenta con una embarcación de seguridad que tiene la función de realizar inspecciones de rutina por la pasarela, el muelle y los buques que se encuentren atracados.

39.2 Inspecciones submarinas.

Las inspecciones submarinas serán llevadas a cabo por buzos de la Armada Nacional o buzos licenciados por la DIMAR antes del zarpe del buque. Durante tal inspección debe detenerse la propela, no habrá bombeos y no tendrá lugar ninguna clase de descargue, ninguna válvula podrá ser abierta y/o cerrada y se deberá izar la bandera Alfa correspondiente al código internacional de señales que indica buzos en el agua. La inspección subacuática podrá ser llevada a cabo en el muelle ó en el área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del terminal, regulaciones de la autoridad marítima ó condiciones meteomarinas.

El Capitán el buque será el responsable de la seguridad de los buzos en lo referente a equipos del buque.

39.3 Acceso a las instalaciones y muelle

En cumplimiento con la seguridad Marítima Internacional el Terminal mantendrá seguridad y control del acceso de vehículos y personal a las instalaciones, muelle y a los buques.

Está prohibido el porte de armas, ingreso de bebidas embriagantes y sustancias alucinógenas e ingresar y/o estar al interior de las instalaciones bajo el efecto de las mismas.

a. Acceso de Vehículos.

Para el ingreso a las instalaciones del terminal los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos deben estar en óptimas condiciones de seguridad y tecno-mecánicas. De igual manera deberán dar

cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes y el código nacional de tránsito.

Todos los vehículos y personal deben estar debidamente autorizados para su ingreso y permanencia, los requisitos están debidamente relacionados en el Anexo 11 - Reglas Generales de Seguridad Industrial, incluyendo pero sin limitar:

- SOAT vigente y tarjeta de propiedad.
- Certificado de emisión de gases y revisión técnico mecánica vigentes, si el modelo del vehículo lo requiere.
- Extintor manual contraincendios
- Equipo de carretera completo, llanta de repuesto, botiquín auxiliar.
- El uso de cinturón de seguridad es obligatorio.

b. Acceso de personal a instalaciones y muelle

- Todo el personal portará siempre la identificación del terminal en un lugar visible.
- Todo el personal de visitantes y contratistas que requieran ingresar a las instalaciones por primera vez deberán asistir al curso respectivo de seguridad y deben estar acompañados por un funcionario del Terminal de Puerto Drummond durante su visita.
- Todo el personal de visitantes y contratistas que requieran ingresar a las instalaciones deberán portar los elementos de protección personal que apliquen de acuerdo a la labor que vayan a desarrollar ó área a visitar.
- El personal de visitantes y contratistas no podrán ingresar a áreas donde no se encuentren autorizados.

c. Desembarco y tránsito de tripulaciones.

- El desembarco de las tripulaciones debe ser solicitado de forma previa a el Terminal de Puerto Drummond a través de la agencia marítima, siguiendo el procedimiento establecido para tal fin y deberán portar el permiso expedido por las Autoridades Migratorias Colombianas. Toda solicitud deberá ser tramitada a través de la agencia marítima 12 horas antes de la hora prevista del desembarco, excepto para aquellos casos de emergencias médicas ó calamidades personales/familiares.
- Las tripulaciones solamente podrán transitar por el terminal en los trayectos portería-buque o buque-portería en el transporte suministrado por la agencia marítima, previa autorización de el Terminal de Puerto Drummond.
- Las tripulaciones solamente serán autorizadas para embarcar ó desembarcar para propósitos de cambios de tripulación, siguiendo el

procedimiento establecido para tal fin, excepto en los eventos de emergencias médicas ó calamidades personales/familiares.

39.4 Acceso a las naves

El acceso a las naves es restringido. Todo personal que requiera abordar la nave deberá cumplir con los procedimientos del código PBIP del terminal, del buque y los procedimientos de Seguridad Industrial.

El acceso a las naves será por la escala real del costado atracado al muelle, estas deben estar debidamente instaladas e iluminadas. Es responsabilidad del Capitán del buque mantener vigilancia y monitoreo de dichas escalas o accesos para evitar daños de las mismas con las instalaciones del terminal mientras el buque se encuentre amarrado a muelle.

Artículo 40. Responsabilidad por daño a carga y a las instalaciones

Los armadores, capitanes de las naves, contratistas, operadores terrestres, marítimos o sus representantes, agentes marítimos, usuarios y demás personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades dentro de las instalaciones de el Terminal de Puerto Drummond, serán responsables ante el terminal por los accidentes, lesiones a personas, daños y avería a la carga, y por los daños a la carga y las instalaciones cuando estos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos, aparejos y cabos de amarre suministrados por ellos, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación o por errores o impericia de su personal, sin perjuicio de lo que esta materia establece el Código Civil Colombiano y demás normas aplicables.

Por lo tanto los armadores, capitanes de las naves, contratistas, operadores portuarios terrestres y marítimos o sus representantes, agentes marítimos, usuarios del terminal y demás personas naturales y jurídicas, que desarrollen actividades dentro de las instalaciones de el Terminal de Puerto Drummond deberán indemnizar, proteger, defender y mantener indemne a el Terminal de Puerto Drummond por cualquier reclamo, costos, gastos, acciones, procedimientos, demandas y responsabilidades que sea formulada por cualquier persona por hechos relacionados con el desarrollo de sus labores en las instalaciones del puerto.

De manera específica, se establece que toda nave que se encuentre atracada o fondeada esta bajo la responsabilidad única y exclusiva del Capitán.

El Terminal de Puerto Drummond no asume ninguna responsabilidad que se origine por la maniobra de fondeo, la cual se hará en las áreas designadas por la DIMAR y será a cargo y bajo la responsabilidad del buque.

El armador, el Capitán y el agente de un buque son solidariamente responsables, y deberán indemnizar a el Terminal de Puerto Drummond contra todas las pérdidas sufridas que surjan de:

- El incumplimiento de cualquier norma del presente reglamento;
- Cualquier lesión, muerte, daño o pérdida causada por el buque o una persona asociada con el buque en relación directa o indirecta con el ataque, desataque del buque, salvo en la medida en que el incumplimiento, lesión, muerte, daño o pérdida sea causada por la propia negligencia de el Terminal de Puerto Drummond.

40.1 Pólizas Operadores Portuarios

Todo operador portuario que preste sus servicios en el Terminal de Puerto Drummond, debe tener la póliza de Responsabilidad Civil para Operadores Portuarios que cubra los daños ocasionados por empleados, contratistas o subcontratistas del operador portuario a Drummond Ltd y/o a APCI o a terceros. Drummond Ltd y/o a APCI debe estar cubierto por responsabilidad cruzada en dicha póliza. El valor asegurado de la póliza de responsabilidad civil no puede ser inferior a 2 millones de dólares.

APCI tiene que ser incluido en todas las pólizas de los operadores portuarios como asegurado y beneficiario adicional, y debe tener exención total de subrogación.

Adicionalmente, toda embarcación que preste servicios en el Terminal de Puerto Drummond debe estar regulada por una Sociedad Clasificadora IACS (International Association Classification Society), y debe tener póliza H&M (Hull & Machinery), y P&I (Protection & Indemnity), las cuales deben incluir protección por contaminación ambiental por un mínimo de \$100 millones de dólares.

Copias originales de la pólizas deben ser enviadas a APCI como pre-requisito para que se empiecen a ejecutar los servicios.

El armador, el Capitán y el agente del buque deben reportar a APCI y a la compañía aseguradora, sobre cualquier incidente, accidente, queja o reclamo realizado por terceros, así como también deben acompañar tal reporte con la documentación necesaria.

Artículo 41. Infracciones

Toda infracción o incumplimiento a las normas de seguridad establecidas en este reglamento, a las leyes y normas de las autoridades Colombianas faculta a APCI y al Terminal de Puerto Drummond para ordenar la terminación inmediata del cargue, el inmediato rechazo del buque, y la notificación a las Autoridades Colombianas para que inicien las investigaciones pertinentes.

Cualquier costo o consecuencia resultante del incumplimiento de las normas establecidas en este reglamento serán de cargo único del Armador.

Artículo 42. Seguridad Industrial

El Terminal de Puerto Drummond cuenta con el *Reglamento de Seguridad Industrial* y con el *Plan Integral de Emergencias*, donde se describen entre otras, la Política de Seguridad, las Reglas Generales, las normas de seguridad de cada área y los procedimientos en casos de emergencia. Los documentos se pueden ver en los Anexos 11 y 12 del presente reglamento respectivamente.

Tanto el *Reglamento de Seguridad Industrial* como *El Plan Integral de Emergencias* aplicables a la operación de cargue de buques hacen parte integral del presente reglamento.

42.1 Seguridad en las naves.

Tanto el buque como el Terminal de Puerto Drummond seguirán las recomendaciones y parámetros establecidos en los Códigos IMSBC (Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel) y el Código BLU; y de forma especial a lo estipulado en el Apéndice 1 del Código IMSBC (Ficha correspondiente a la carga sólida a granel CARBON), lo anterior para el manejo seguro y adecuado de la carga con el fin de tomar todas las precauciones necesarias para asegurar la integridad de la nave y de su tripulación, al igual que el Terminal de Puerto Drummond y todo el personal que realiza actividades portuarias.

De acuerdo a lo anterior y según se establece en el Apéndice 1 del Código IMSBC; *Prescripciones generales aplicables a todos los tipos de esta carga* en su numeral 1, el Terminal de Puerto Drummond antes de iniciar operaciones de cargue notificará al Capitán del buque por escrito a través del agente marítimo las características de la carga y los procedimientos de manipulación en condiciones de seguridad recomendados para su embarque y transporte. Como mínimo se indicarán las características de la carga de carbón en cuanto a contenido de humedad, contenido de azufre y tamaño de las partículas y especialmente si la carga puede desprender metano o experimentar calentamiento espontáneo.

Adicionalmente el buque deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- El buque contará con suficiente tripulación para atender cualquier requerimiento del terminal portuario para el manejo de las cabos de amarre y operaciones de cargue directo de carbón.
- 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.
- Antes, durante y después de la operación de cargue directo, el capitán deberá asegurar que no habrá trabajos en caliente, u otros que produzcan chispa o llama en las proximidades de las bodegas de carga.
- Control de áreas de no fumadores. Ninguna persona debe fumar en áreas distintas a las destinadas para tal fin.
- Los trabajos de mantenimiento en la cubierta y/o casco de la nave deberán ser autorizados por la Capitanía de Puerto y el Terminal de Puerto Drummond. Estos deberán ser ejecutados por empresas debidamente autorizadas por la DIMAR y ostentar la calidad de operadores portuarios. 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.
- Un plano de seguridad, plan e combate de incendios junto con la lista de la tripulación estará ubicado a la entrada de la ciudadela del buque o en el lugar determinado por el capitán de la nave como punto de encuentro.
- No está permitido cargar o descargar del buque sustancias inflamables o explosivas.
- La tripulación que por algún motivo requiera inspeccionar la nave desde el muelle deberá coordinar dicha actividad con Puerto Drummond a través del agente marítimo.
- 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. El buque será responsable de mantener vigilancia durante las operaciones de cargue y de garantizar que la escala del buque no sufra daños con alguna estructura ó equipo del muelle. Cualquier daño a la escala real ó equipo del muelle será bajo cuenta y riesgo del buque.

42.2 Consideraciones para el correcto amarre de las naves.

El muelle del Terminal de Puerto Drummond cuenta con los equipos necesarios para realizar el amarre seguro y efectivo de las naves. A

continuación se realizan las siguientes 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 esprines, líneas 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 al buque.
- Las líneas de amarre deberán mantenerse bajo tensión constante durante el periodo que el buque se encuentre atracado en el muelle.
- El material de las líneas de amarre deben ser certificadas ante cargas de rotura y en lo posible fabricadas en fibras sintéticas.
- 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.
- Las líneas de amarre que cumplan la misma función deben ser de la misma longitud entre la maquinilla del buque, los norays y las bitas y/o accesorios de amarre en la línea de atraque del muelle.
- El diámetro mínimo de las líneas de amarre debe ser de 3" y una resistencia mínima a tensión de ruptura de 55 toneladas fuerza.
- El personal de amarradores irán provistos de:
 - a. Chaleco salvavidas de inflado (*incleso*) automático o chalecos de trabajo aprobados por el US COAST GUARD (Guarda Costas de Estados Unidos)
 - b. Utensilio cortante
 - c. Zapatos de seguridad y guantes de protección
 - d. Casco de seguridad
 - e. Vestimenta de colores vivos y reflectivos
 - f. Linternas en operaciones nocturnas
 - g. Equipos de radio portátiles VHF

42.3 Número de líneas de amarre.

Para proveer un amarre simétrico con respecto al punto medio del buque la cantidad de líneas deben ser números pares.

La cantidad de líneas de amarre para los diferentes tipos de buques se muestran en la siguiente tabla y en el diagrama del Anexo 9:

TIPO DE BUQUE	LARGOS O DE CABEZA		TRAVESES		ESPRINES	
	PROA	POPA	PROA	POPA	PROA	POPA
HANDYSIZE	2	2	2	2	2	2

PANAMAX	2	2	2-4	2-4	2	2
CAPE SIZE	2	2	4	4	2	2

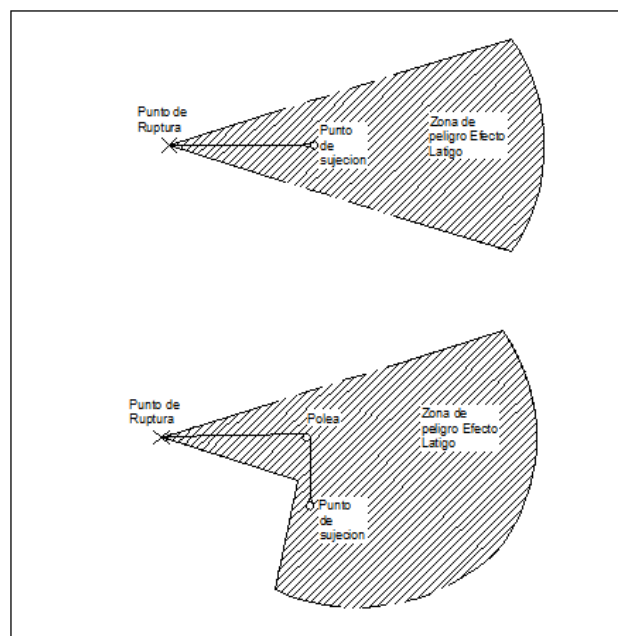
42.4 Manejo e inspección de las líneas de amarre.

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 ruptura. En la figura 6 se muestran las zonas de riesgo del efecto látigo.

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 cabos y prevención de accidentes.

El representante del Terminal de Puerto Drummond hará 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. Esta inspección se realizará en cumplimiento de la Lista de Chequeo de Seguridad Anexo 8. Cualquier cabo con signos de deterioro deberá ser reemplazado. El Capitán del buque será responsable de suministrar líneas competentes y en buen estado para efectos del amarre seguro del buque a la línea de atraque del muelle.

Figura 6. Zonas de Peligro por efecto de látigo



En los Artículos 42.2, 42.3 y Anexo 9 se describen los aspectos específicos y consideraciones para el amarre de los diferentes tipos de buque a las bitas o norays dispuestos en la línea de atraque del muelle de cargue o pantalán. De igual se especifica el tipo y características de cabos o líneas de amarre, disposición y cantidad de las mismas respecto a la proa, media cubierta y popa de los buques dependiendo de su tamaño o DWT. El Anexo 9 detalla en forma clara y puntual la forma en que se deben disponer los cabos o líneas de amarre entre el buque y accesorios de amarre en la línea de atraque del muelle.

10. OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 43. Protección del Medio Ambiente

Las operaciones de Puerto Drummond cumplen con las normas ambientales Colombianas, las regulaciones contempladas en la Licencia Ambiental de APCI y con las políticas ambientales, para tal efecto, el terminal cuenta con un Plan de Manejo Ambiental y un Plan de Contingencias incluidos en la Licencia Ambiental aprobada por la Resolución 0091 del 18 de Noviembre de 2011 del Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, que modifica la Resolución 1163 del 20 de Agosto de 1993² otorgada por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG –. Los operadores portuarios y APCI son responsables de dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental-PMA aprobado por la autoridad ambiental competente, así como de atender los actos administrativos que imponen medidas de manejo ambiental para las operaciones del terminal de Puerto Drummond.

Parágrafo: Sin perjuicio de la responsabilidad que asiste a APCI frente a la(s) autoridad(es) ambiental(es) competente(s) al ser el titular de la licencia ambiental para las operaciones del terminal de Puerto Drummond, APCI se reserva a repetir contra los operadores y terceros cualquier responsabilidad o sanción que le fuere endilgada por las actividades de éstos.

Artículo 44. Plan de Contingencias

El Plan de Contingencias para las Operaciones Portuarias se encuentra en el Anexo 12 del presente reglamento y hace parte integral del mismo.

² Resolución modificada por las resoluciones N° 452 del 3 de Mayo de 1996, 904 del 5 de Octubre de 2001, 0817 del 25 de Julio de 2003, modificada a su vez por la Resolución N° 0879 del 14 de Agosto de 2003 y por la Resolución N° 025 de 10 de Marzo de 2004

En la medida en que el Plan de Contingencias sea objeto de modificación, actualización, ajuste o cambio, por cualquier aspecto que así lo requiera y justifique, APCI procederá con la correspondiente actualización y divulgación en virtud de que el Plan de Contingencias forma parte integral del Plan de Manejo Ambiental - PMA aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

Así mismo en caso de presentarse, dentro de todas las actividades relacionadas para adelantar las operaciones de manejo y cargue de carbón que se desarrollan en el Terminal de Puerto Drummond, incumplimiento de las medidas y obligaciones establecidas en el PMA y los actos administrativos que obran en el expediente LAM 0150 de la ANLA y/o los casos en que se requiera la activación del Plan de Contingencias, es obligación de cualquier operador portuario, agente marítimo, capitán del buque en operación de cargue o en espera el de informar el evento ocurrido al representante del terminal y a APCI para que se aplique, active y ponga en marcha el procedimiento respectivo.

Artículo 45. Suministro de agua potable y combustible para las naves

El servicio de suministro de agua potable y combustible a las naves NO está disponible o contemplado en el Terminal de Puerto Drummond ni podrá ser ofrecido y/o prestado por el agente marítimo u operador portuario mientras el buque se encuentre atracado al muelle, bien sea que esté en operación de cargue o en espera, cualquiera que sea el motivo. Este servicio solo podrá ser prestado en la zona de fondeo designada por la Autoridad Marítima o en otra instalación o Sociedad Portuaria que preste dicho servicio.

En caso en que el buque requiera de estos servicios 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 fondeo 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.

Artículo 46. Desechos generados por los Buques

El servicio de recepción de desechos de los buques no es un servicio prestado por el Terminal de Puerto Drummond ó APCI. 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 de Puerto Drummond, 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 de acuerdo a la descripción relacionada en los numerales 1, 2 y 3 del presente artículo y relacionados a continuación.

El servicio deberá ser solicitado a la agencia marítima relacionando el tipo, cantidad y clasificación de acuerdo al Convenio MARPOL 73/78.

1. Descripción de los desechos generados por los buques.

Son todos los desechos producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga y que están regulados en los Anexos I, IV, V y VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo.

- Anexo I: Aguas oleosas generadas por el buque (aguas de sentinas del cuarto de máquinas o de los equipos de depuración de combustible y aceite de los motores de los buques, aguas de lastre de los depósitos de combustible).

- Anexo IV: Aguas sucias de los buques, provenientes de desagües y residuos sanitarios, de lavabos, lavaderos y patogénicos, etc.

- Anexo V: Basuras de los buques. En las que se incluyen, además de los desechos domésticos, los desechos resultantes de la operación rutinaria del buque. Son desechos resultantes de la operación rutinaria del buque los residuos relacionados con la carga y los del mantenimiento habitual del buque. Se incluyen en este último apartado materias tales como baterías eléctricas desechadas, restos de material procedente de obras de mantenimiento realizadas a bordo, etc.

- Anexo VI: Residuos procedentes de los sistemas de limpieza de los gases de escape.

2. No se consideran desechos generados por buques.

Residuos de carga: Los restos de cualquier material de la carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga:

- Anexo I: Residuos de carga de hidrocarburos: generalmente restos de carga y lavazas de tanques.
- Anexo II: Residuos de carga de sustancias nocivas líquidas no oleosas, transportadas a granel: generalmente restos de carga y lavazas de tanques.
- Anexo V: Residuos de carga de gránulos secos: generalmente restos de carga y aguas de limpieza de bodegas.
- Anexo VI: Sustancias que agotan la capa de ozono y equipos que las contienen.

3. Prohibiciones

Está prohibido el recibo de desechos peligrosos, infecciosos, radioactivos y todos aquellos que sean nocivos para la salud humana, en concordancia con lo establecido en la Resolución No.189 de Julio 15 de 1.994 expedida por el Ministerio del Medio Ambiente.

Artículo 47. Vigencia

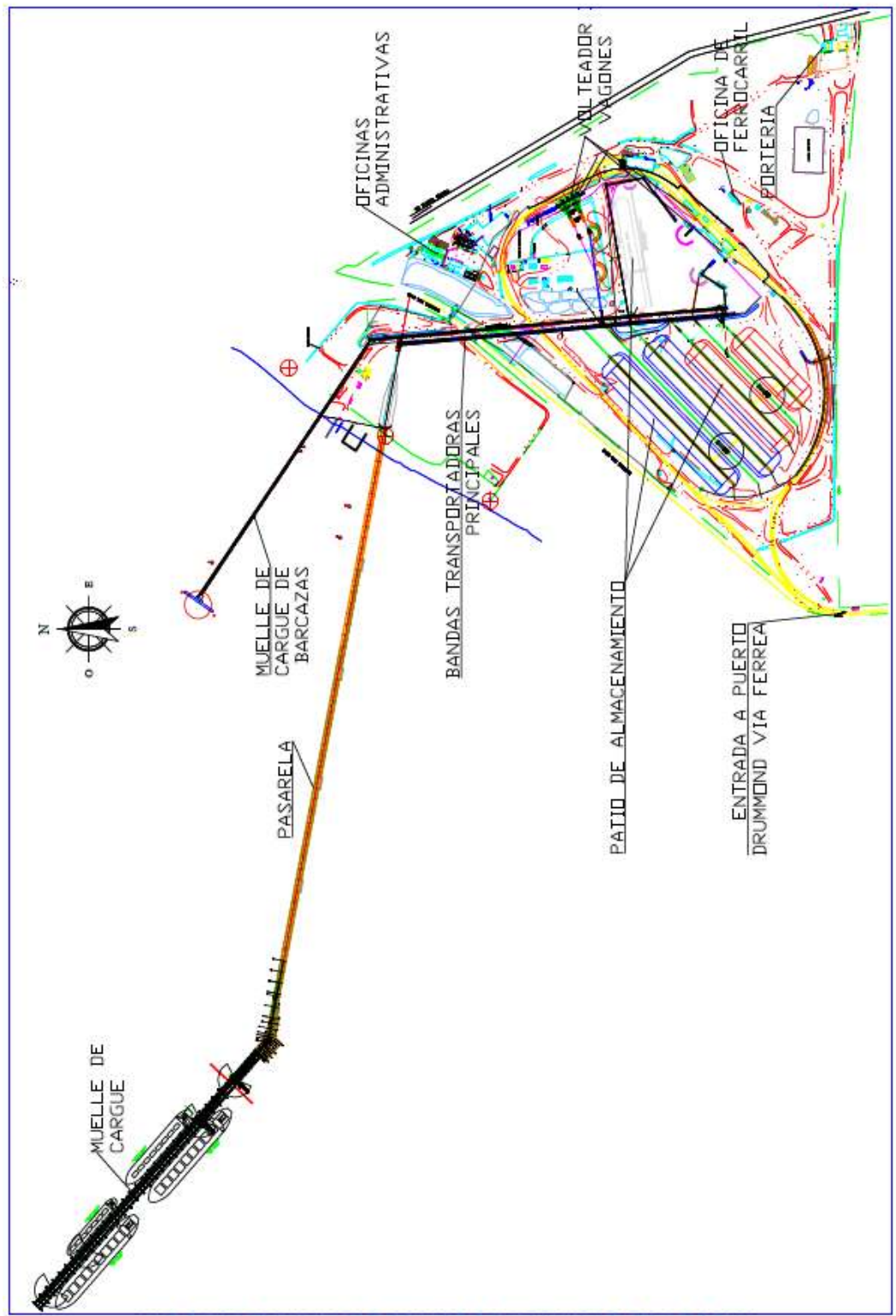
Este reglamento empieza a regir a partir de la fecha en que sea aprobado por la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI.

11. ANEXOS

Conforme a lo anunciado en el presente Reglamento y a lo establecido en la Resolución No. 0071 de 1997 de la Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Puertos y Transporte, los siguientes documentos y planos anexos forman parte integral de este reglamento:

- ANEXO 1. PLANO GENERAL DEL TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND**
- ANEXO 2. COORDENADAS DEL CANAL DE ACCESO**
- ANEXO 3. COORDENADAS DE LA DÁRSENA DE MANIOBRA**
- ANEXO 4. PLANO GENERAL DEL ÁREA MARINA**
 - 4.1. Canal de acceso**
 - 4.2. Dársena de maniobra**
 - 4.3. Muelle de cargue**
- ANEXO 5. CARACTERÍSTICAS GENERALES**
 - 5.1. Requisitos Generales de los Buques**
- ANEXO 6. PLAN DE CARGA**
- ANEXO 7. NOTIFICACIÓN DE ALISTAMIENTO**
- ANEXO 8. LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD**
- ANEXO 9. DIAGRAMA AMARRE DE BUQUES**
- ANEXO 10. CONCEPTO TECNICO DE MANIOBRAS**
- ANEXO 11. REGLAMENTO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL**
- ANEXO 12. PLAN INTEGRAL DE EMERGENCIAS**

ANEXO 1. PLANO GENERAL DEL TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND



ANEXO 2 COORDENADAS CANAL DE ACCESO

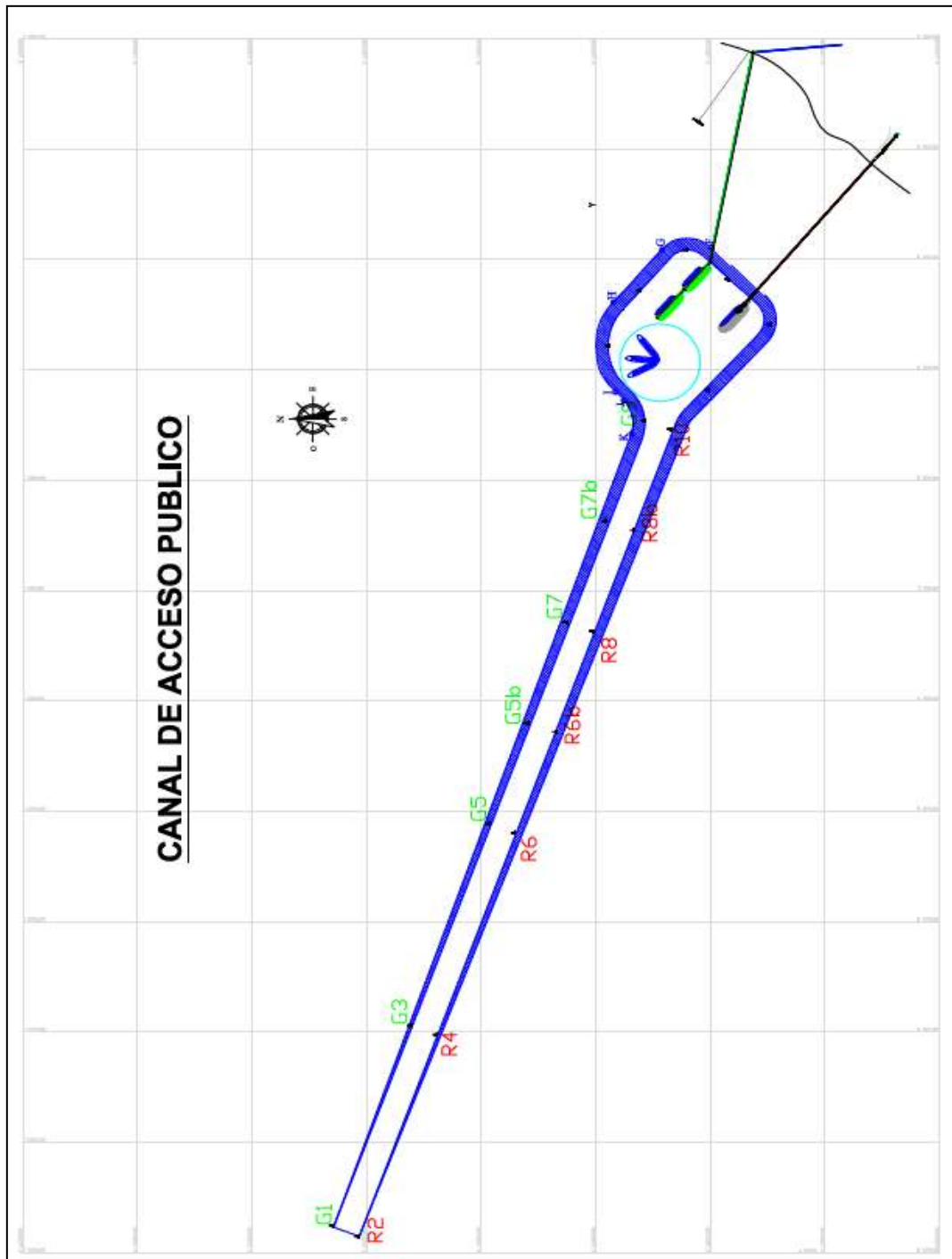
PUNTO	COORDENADAS GEOGRAFICAS		COORDENADAS MAGNA SIRGAS	
	LATITUD	LONGITUD		LATITUD
WP 1	11°4'33,28385"N	74°14'16.96524"W	982459.68	1716635.30
WP 2	11°4'20,56128"N	74°14'2,13178"W	982909.67	1716244.14
WP 3	11°4'11,37869"N	74°14'1,47684"W	982929.40	1715961.98
WP 4	11°4'5,99391"N	74°14'6,21094"W	982785.63	1715796.60
WP 5	11°4'5,34691"N	74°14'15,5069"W	982503.48	1715776.87
WP 6	11°4'16,21182"N	74°14'28,17389"W	982119.21	1716110.92
WP 7	11°4'28,8334"N	74°14'41,95054"W	981701.30	1716498.97
WP 8	11°5'31,74453"N	74°17'31,70634"W	976550.58	1718435.32
WP 9	11°5'58,10274"N	74°18'42,85764"W	974391.89	1719246.85
WP 10	11°6'3,29893"N	74°18'34,36487"W	974649.75	1719406.31
WP 11	11°5'39,05708"N	74°17'28,92897"W	976635.03	1718659.95
WP 12	11°4'36,20534"N	74°14'39,33726"W	981780.74	1716725.44
WP 13	11°4'10.13232"N	74°13'59.36617"W	982993.44	1715923.65
WP 14	11°4'7.1529"N	74°13'55.89285"W	983098.81	1715832.05
WP 15	11°4'4.04741"N	74°13'58.62294"W	983015.90	1715736.67
WP 16	11°4'7.01993"N	74°14'2.08868"W	982910.76	1715828.06

ANEXO 3. COORDENADAS DARSENA DE MANIOBRAS

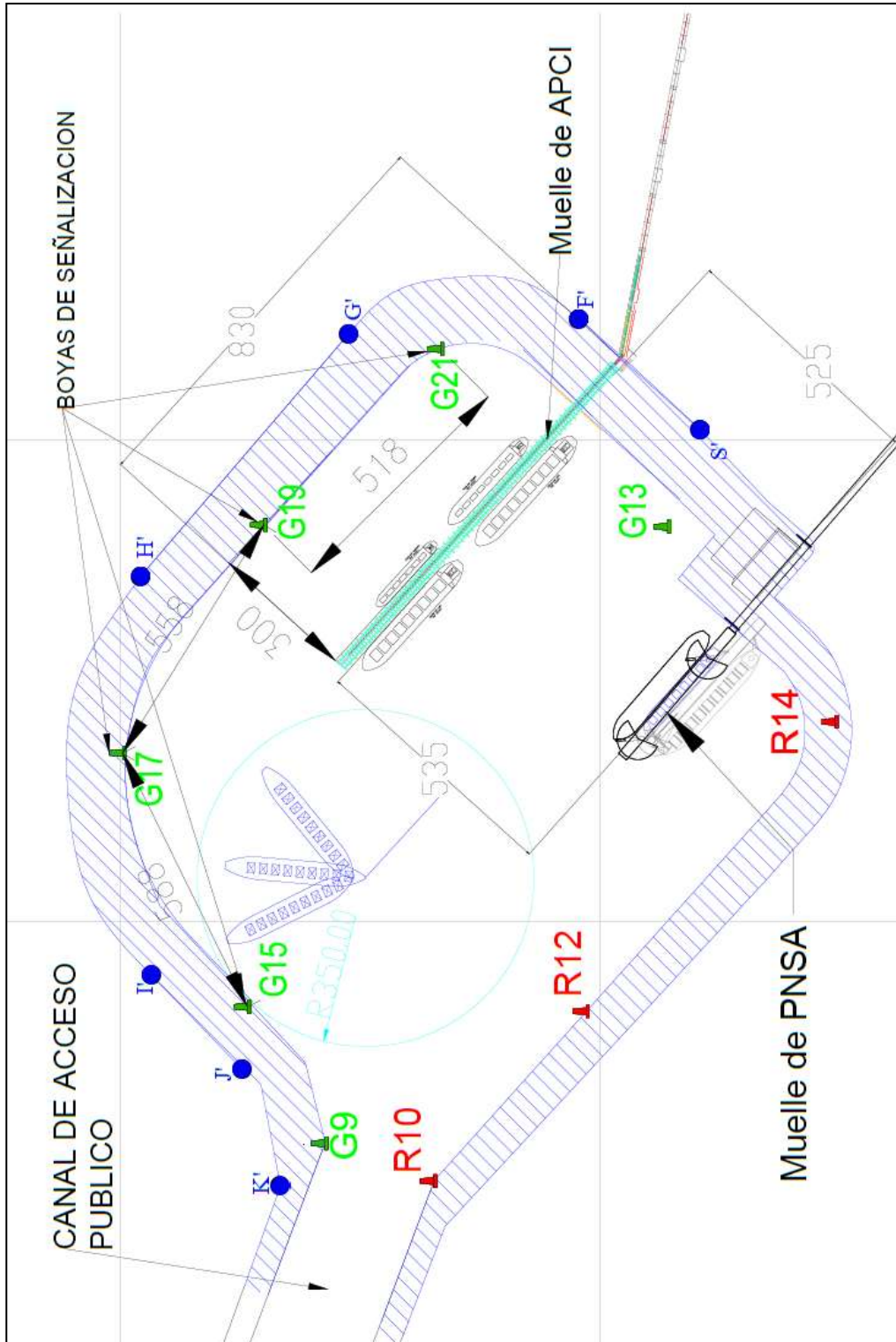
PUNTO	COORDENADAS GEOGRAFICAS		COORDENADAS MAGNA SIRGAS	
	LATITUD	LONGITUD	ESTE	NORTE
K'	11°4'39.406"N	74°14'42.264"W	981691.96	1716823.83
J'	11°4'42.013"N	74°14'34.244"W	981935.41	1716903.80
I'	11°4'48.135"N	74°14'27.79"W	982131.39	1717091.78
H'	11°4'48.765"N	74°14'0.4956"W	982959.78	1717110.72
G'	11°4'34.641"N	74°13'43.936"W	983462.15	1716676.49
F'	11°4'19.066"N	74°13'42.954"W	983491.70	1716197.49
S'	11°4'10.866"N	74°13'50.572"W	983260.35	1715946.04

ANEXO 4. PLANO GENERAL AREA MARINA

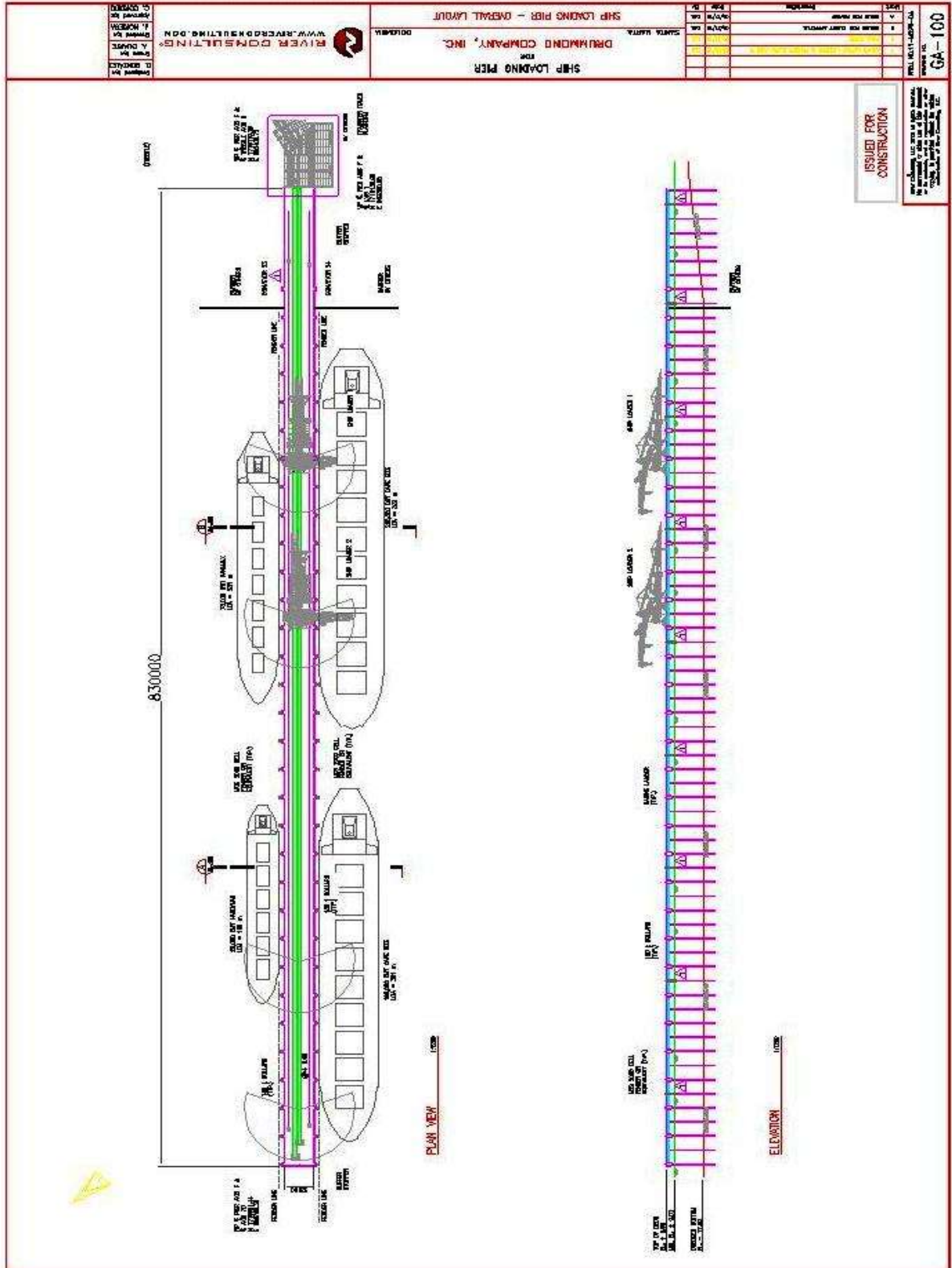
4.1 Canal de Acceso



4.2 Dársena de Maniobra



4.3 Muelle de Carga



ANEXO 5. CARACTERÍSTICAS GENERALES

- **Características generales**

Puerto	Descripción
Longitud canal público de acceso	8,000 m
Ancho del canal público de acceso	240 m
Profundidad mínima canal público de acceso	20.3 m
Dirección del canal público de acceso	291°
Profundidad mínima dársena de maniobra	20.5 m
Dimensiones dársena de maniobra	1,300 x 700 m

Muelle	Descripción
Longitud del muelle	830 m
Profundidad muelle	20.5 m
Máxima manga	48 m ³
Máxima Eslora	305 m ³
Máximo calado de salida ó zarpe	18.4 m ³
Marea	Max 0.45m
	Min -0.1 m
Máximo Calado aéreo de carga	17 m
Rango de buques	Hasta 220,000 TPM
Alineación del Muelle	311°
Distancia bajo la quilla, UKC (<i>Under Keel Clearance</i>)	A discreción y responsabilidad del Capitán.
Número de posiciones de atraque	4
Cargadores de barco	2
Rata de cargue nominal c/u	8,000 TPH
Mínima altura entre el cargador de barcos y la brazola de la bodega	1 m

³ Buques con dimensiones superiores a las máximas especificadas serán revisados y aprobados individualmente.

5.1 Requisitos generales de los buques.

1. La nave no debe tener más de veinte (20) años de antigüedad⁴.
2. Clasificado como granelero.
3. Máxima manga 48 metros
4. Máximo calado aéreo 17 metros
5. Solamente se utilizarán líneas de amarre de fibras sintéticas con resistencia mínima de tensión de ruptura de 55 Toneladas fuerza.
6. Debe contar con seguros P&I (protección e indemnidad) y H&M (Hull and Machinery)
7. El NOR debidamente verificado y autorizado por el Terminal.
8. El Buque debe cumplir con el código PBIP, el código ISM y el certificado de Rightship si fuese necesario.
9. La nave no debe estar vedada o catalogada como subestandar en cualquier MOU, ni estar en la lista de naves no compatibles con el cargue de el Terminal de Puerto Drummond
10. La nave o su armador no pueden estar o haber estado incluidos en las listas del departamento del tesoro de EEUU, Unión Europea, Naciones Unidas o de cualquier otra entidad oficial que regule o ejecute sanciones internacionales aplicables, tal como las mismas sean modificadas de tiempo en tiempo.
11. Si es una nave con grúas se debe coordinar su cargue previamente con el Terminal de Puerto Drummond.

⁴ El terminal de Puerto Drummond se reserva el derecho de aceptar a su discreción buques de más de veinte años de construcción en la medida que dispongan de inspección y certificación vigente CAP 2 o mayor de Rightship, o que dispongan de una certificación CAP vigente o similar emitida por su propia Sociedad de Clasificación la cual debe pertenecer a la IACS. Esta certificación debe ser enviada al momento de la nominación del buque y Puerto Drummond a su discreción podrá aceptarla o rechazarla. Además, el Terminal de Puerto Drummond se reserva el derecho de requerir una completa inspección, con cargo al armador, una vez el buque haya arribado al área de fondeo para garantizar las maniobras de ingreso y tránsito por el canal de acceso público, maniobra de posicionamiento al muelle, amarre, cargue, desamarre y zarpe. Dicha actividad será realizada por un inspector marino seleccionado por el Terminal de Puerto Drummond.

ANEXO 6. PLAN DE CARGUE

Ejemplo de Plan de carga y descarga
 El plan de carga y descarga deberá prepararse en un impresso como el que figura a continuación. En la hoja siguiente figuran ejemplos numéricos. Se podrá utilizar un impresso distinto a condición de que incluya la información esencial dentro del cuadro delimitado con línea gruesa.

PLAN DE CARGA Y DESCARGA											
Fecha		Buque		Viejo Nº							
Puerto de embarque o descarga		Estado de embarque o descarga		Regimen de bombeo de lastre		Orientación del agua del mar		Cantidad máxima disponible		Altura máxima de la obra muerta en el puerto de arribo	
Puerto de destino		Número de expansiones o de contracciones		Regimen de cargue/descarga		Cantidad mínima disponible		Cálculo máximo de navegación/última etapa			
Toneladas 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 Grados: Grados: Grados: Grados: Grados: Grados: Grados: Grados: Grados: Grados: Grados:											
Vista lateral	Carga	Tiempo empleado (horas)	Operaciones de lastre	Ton.				Ton.		Ton.	
				Grados	Grados	Grados	Grados	Grados	Grados	Grados	Grados
Nº de lastre	Toneladas			Calado	Máximo	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta
				Grados	M	M ²	PC	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta	Alto de la obra muerta
TOTAL											

Este documento es propiedad del BUQUE Y DE LA EMPRESA OPERADORA DEL BUQUE. Toda información impresa en este documento, sin la autorización expresa de la empresa propietaria, queda reservada. La reproducción o el uso no autorizado de este documento, sin el consentimiento escrito de la empresa propietaria, está expresamente prohibido. El uso de este documento para fines distintos a los expresamente autorizados por la empresa propietaria, quedará sujeta a las sanciones correspondientes. La presente información es de carácter confidencial y no debe ser divulgada a terceros sin el consentimiento escrito de la empresa propietaria.

Firma en la terminal
 Firma en el buque



ANEXO 7. NOTIFICACION DE ALISTAMIENTO

NOTICE OF READINESS

MESSRS: _____ **VESSEL:** _____

GENTLEMEN:

THIS IS TO INFORM THAT THE ABOVE MENTIONED VESSEL ARRIVED AT PORT OF DRUMMOND COLOMBIA, ON _____ AND IS READY IN ALL RESPECTS TO COMMENCE LOADING HER CARGO OF COAL IN BULK BEING APROX. _____ MT IN ACCORDANCE TO TERMS AND CONDITIONS OF THE GOVERNING CHARTER PARTY.

TENERED TO: _____

VIA SHIP AGENTS MESSRS: _____

DATE AND HOUR: _____

VERY TRULY YOURS,

X

Master's Signature and Stamp

ACCEPTANCE SUBJECT TO TERMS AND CONDITIONS OF THE RELEVANT CHARTER PARTY AND VESSEL IN COMPLIANCE WITH PUERTO DRUMMOND'S REGULATIONS

ACCEPTED AT _____

X

Shipper's Signature and Stamp

ANEXO 8. LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD

**Lista de comprobaciones de seguridad buque-tierra
para la carga y descarga de buques de carga seca a granel**

Fecha

Puerto Terminal/Muelle

Profundidad del agua Altura mínima de
en el atracadero la obra muerta*

Nombre del buque

Calado de llegada (medido/calculado) Altura de la obra muerta

Calado de salida calculado Altura de la obra muerta

El capitán y el director de la terminal, o sus representantes, cumplimentarán la lista de comprobaciones de forma conjunta. En las directrices adjuntas se ofrece asesoramiento sobre los puntos que procederá considerar. La seguridad de las operaciones exige que se conteste afirmativamente a todas las preguntas y que se marquen todos los recuadros. De no ser esto posible, se explicará el porqué, y se deberá llegar a un acuerdo en relación con las precauciones que se adoptarán entre el buque y la terminal. Si se estima que alguna pregunta no es pertinente, indíquese «N/C» (no corresponde) y de ser posible explíquese el motivo.

		BUQUE	TERMINAL
1	¿Son la profundidad del agua en el atracadero y la altura de la obra muerta adecuadas para realizar las operaciones de carga?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	¿Son los medios de amarre adecuados para hacer frente a todos los efectos locales de mareas, corrientes, condiciones meteorológicas, tráfico marítimo y naves abarloadas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	En caso de emergencia, ¿puede el buque abandonar el atracadero en cualquier momento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	¿Existen medios de acceso seguros entre el buque y el muelle? <i>Supervisado por buque/terminal</i> (táchese lo que no proceda)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* La expresión *altura de la obra muerta* deberá interpretarse cuidadosamente: cuando el buque se encuentra en un río o en un estuario se refiere por regla general a la altura máxima del mástil para pasar bajo los puentes, mientras que en el atracadero se trata generalmente de la altura disponible o requerida para operar debajo de los medios de carga o descarga.



		BUQUE	TERMINAL
5	¿Funciona el sistema de comunicaciones convenido entre el buque y la terminal? <i>Método de comunicación</i> <i>Idioma</i> <i>Canales de radio/números de teléfono</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	¿Se ha identificado claramente a las personas que servirán de punto de contacto durante las operaciones? <i>Personas de contacto a bordo.</i> <i>Persona(s) de contacto en tierra.</i> <i>Ubicación</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	En caso de emergencia, ¿existe una tripulación adecuada a bordo y personal idóneo en la terminal?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	¿Se ha notificado y acordado alguna operación de toma de combustible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	¿Se ha notificado y acordado alguna reparación prevista al muelle o al buque mientras éste se encuentre atracado?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	¿Se ha convenido un procedimiento para notificar y registrar los daños resultantes de las operaciones de carga?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	¿Se han facilitado al buque copias de las reglamentaciones del puerto y de la terminal, especialmente de las prescripciones de seguridad y contra la contaminación, y de los pormenores de los servicios de emergencia?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	¿Le ha comunicado el expedidor al capitán las propiedades de la carga de conformidad con lo prescrito en el capítulo VI del Convenio SOLAS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	¿Presenta algún riesgo la atmósfera en las bodegas o en los espacios cerrados en los que pueda ser necesario entrar, se han identificado las cargas fumigadas y se ha convenido entre el buque y la terminal la necesidad de supervisar la atmósfera de tales espacios?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	¿Se ha informado al buque/terminal de la capacidad de manipulación de la carga y de cualesquiera limitaciones de movimiento de los medios de carga/descarga? <i>Cargador</i> <i>Cargador</i> <i>Cargador</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



	BUQUE	TERMINAL
15 ¿Se ha calculado un plan de carga y descarga para todas las etapas de la carga/deslastrado o de la descarga/lastrado? <i>Copia en poder de</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16 ¿Se han identificado claramente en el plan de carga y descarga las bodegas en las que se trabajará, indicándose la secuencia de las tareas, y el grado y tonelaje de la carga que se transfiere cada vez que se efectúen operaciones en la bodega?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17 ¿Se ha examinado la necesidad de enrasar la carga en las bodegas y se ha convenido el método y alcance de tal enrasado?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18 ¿Entienden tanto el buque como la terminal y aceptan que, en caso de que las operaciones de lastrado se desfasen con las operaciones de carga, sería necesario suspender éstas hasta que ambas se equilibren?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19 ¿Se ha explicado al buque, y ha aceptado éste, los procedimientos elaborados para retirar los residuos de carga que queden en las bodegas una vez finalizada la descarga?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20 ¿Se han establecido y aceptado los procedimientos para ajustar el asiento final del buque que se carga? <i>Tonelaje del sistema de cintas transportadoras de la terminal</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21 ¿Se ha comunicado a la terminal el tiempo que le llevará al buque prepararse para zarpar una vez ultimadas las operaciones de carga?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SE ACEPTA LA INFORMACIÓN PRECEDENTE:

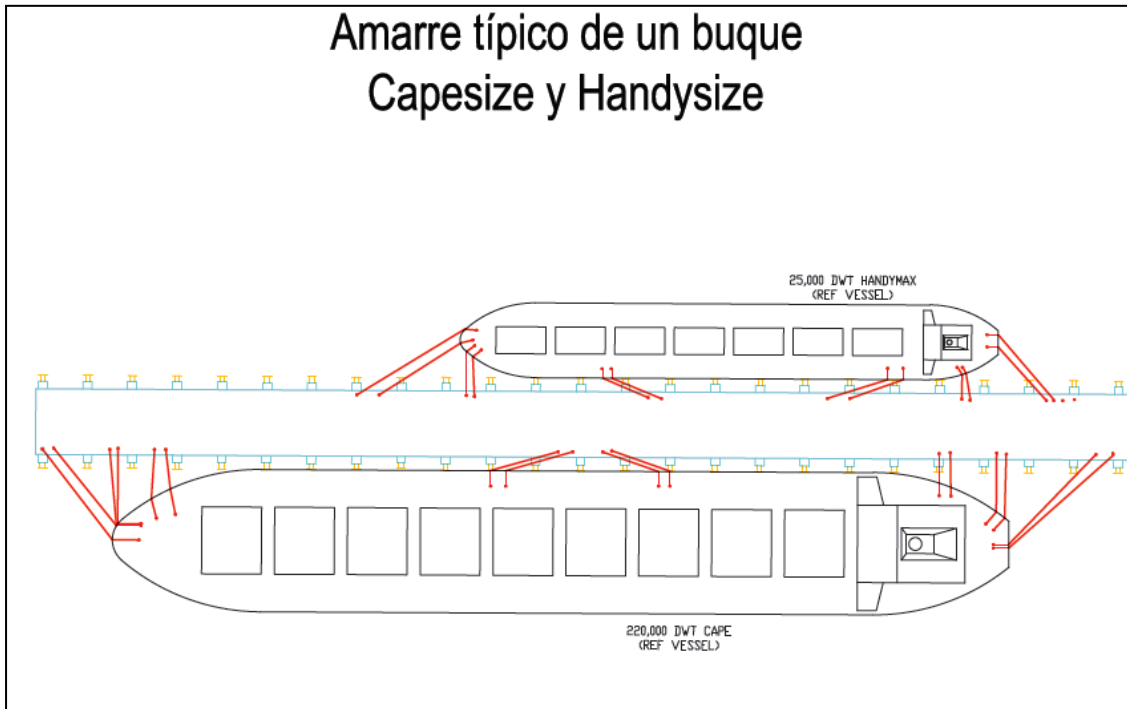
Hora..... Fecha

Por el buque Por la terminal

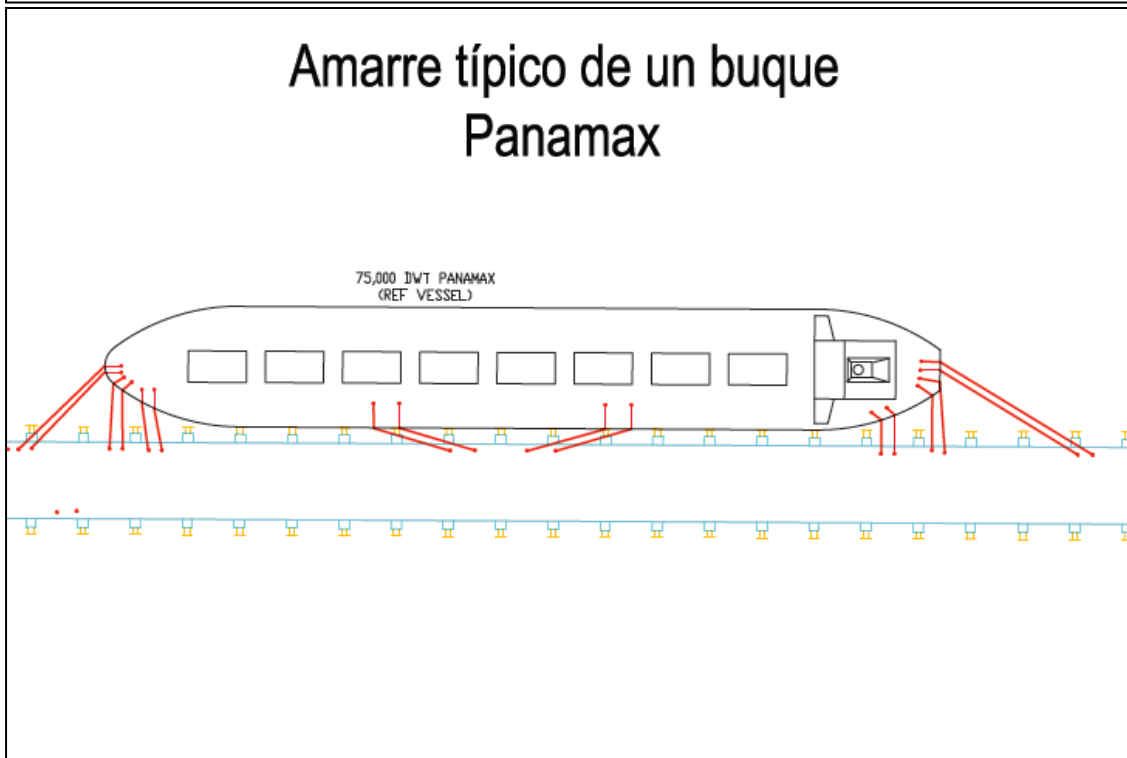
Rango Cargo/Título

ANEXO 9. DIAGRAMA AMARRE DE BUQUES


**Amarre típico de un buque
Capesize y Handysize**



**Amarre típico de un buque
Panamax**



ANEXO 10. CONCEPTO TECNICO DE MANIOBRAS
ANEXO 11. REGLAMENTO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL
ANEXO 12. PLAN INTEGRAL DE EMERGENCIAS

TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND			
Documento Anterior			
Versión	Fecha	Antiguo Código y Título	Cambios
12	Noviembre 2013	REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACION	REVISION DE LA DIMAR Y ANLA PARA APROBACION POR PARTE DE LA ANI
Documento Nuevo			
Versión	Fecha	Cambios	
13	Marzo 2014	SE ADOPTAN CAMBIOS DE ACUERDO A LA REVISION DE LA DIMAR Y ANLA	
Para mayor información sobre este documento dirigirse a quien lo elaboró, en nombre de la dependencia responsable:			
Elaboró: LEONARDO CUBAQUE B e-mail:lcubaque@drummondLtd.com		Teléfono: 3174383805	
Dependencia: OPERACIONES DE PUERTO			
Revisó		Aprobó	
Dto. Técnico de DRUMMOND LTD nombre: JOSE LUIS VELASQUEZ teléfono:3157264478 E-mail:jvelasquez@drummondLtd.com		AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	