



# REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

## TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND

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.

**ABRIL, 2019**

**Bogotá, D.C.**  
Calle 72 No.10-07, Of.1302  
PBX: (+57-1) 587-1000  
Fax: (+57-1) 210-2054

**Puerto Drummond**  
KM 10 Vía Ciénaga – Santa Marta  
PBX: (+57-5) 432-8000  
Fax: (+57-5) 432-8000 Ext.8013

## Tabla de contenido

<b>CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>7</b>
1.1. Objetivo.....	7
1.2. Ámbito de aplicación. ....	7
1.3. Definiciones.....	9
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional para cada servicio. ....	17
1.5. Obligaciones.....	17
<b>CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA....</b>	<b>23</b>
2.1. Organización.....	23
2.2. Administración .....	23
<b>CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS .....</b>	<b>28</b>
3.1. Canales de acceso .....	28
3.2. Dársena de maniobras .....	29
3.3. Área de atraque .....	30
3.4. Muelle .....	30
3.5. Ayudas a la navegación .....	33
3.6. Peligros a la navegación .....	37
3.7. Áreas de fondeo.....	38
3.8. UKC y calado operacional.....	38
3.9. Programa de mantenimiento y batimetrías .....	39
3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales .....	39
3.11. Patios y bodegas .....	40
3.12. Instalaciones para el recibo de la carga .....	40
3.13. Equipos para operación portuaria .....	41
3.14. Instalaciones de recepción de residuos.....	42
<b>CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA .....</b>	<b>42</b>
4.1. Horarios.....	42

4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios.....	43
4.3.	Documentación necesaria para la prestación de servicios.....	43
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos.....	44
4.5.	Servicios generales.....	45
4.6.	Servicios a la nave.....	45
4.7.	Servicios a los pasajeros.....	53
4.8.	Servicios a la carga.....	54
<b>CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD .....</b>		<b>60</b>
5.1.	Maniobras .....	60
5.2.	Seguridad en operaciones en las líneas de amarre de la terminal.....	63
5.3.	Zarpe de emergencia.....	65
5.4.	Control tránsito del canal de navegación .....	65
5.5.	Zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.) .....	65
5.6.	Apertura de bodegas.....	67
5.7.	Establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida de derecho a muelle	67
5.8.	Evacuación directa de cargas.....	68
5.9.	Inspección simultánea de mercancías.....	68
5.10.	Inspección intrusiva y no intrusiva de carga.....	68
5.11.	Cargue con lluvia.....	68
5.12.	Manejo de equipajes en naves de pasajeros.....	69
5.13.	Almacenamiento descubierto .....	69
5.14.	Operaciones en fondeo .....	69
5.15.	Entrega de la carga.....	69
5.16.	Manejo de cargas contaminadas .....	70
5.17.	Cargas objetables.....	70
5.18.	Remoción cargas objetables.....	71
5.19.	Manejo de cargas para otros puertos, cargas en tránsito .....	71
5.20.	Rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua .....	71

5.21. Prevención presencia de animales.....	71
5.22. Operación de equipos .....	72
5.23. Ingreso y salida de personas.....	73
5.24. Ingreso y salida de vehículos .....	75
5.25. Ingreso y salida de vehículos de carga .....	76
5.26. Ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios .....	76
5.27. Manejo de todo tipo de carga .....	76
5.28. Manejo de mercancías peligrosas IMDG .....	78
5.29. Aplicación del Reglamento sanitario internacional (RSI 2005).....	78
5.30. Atención de emergencias y contingencias .....	82
5.31. Circulación dentro de la Terminal.....	82
5.32. Identificación de personas, equipos y cargas .....	86
5.33. Prevención de accidentes y seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción .....	86
5.34. Fuerza mayor o caso fortuito.....	87
<b>CAPÍTULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.....</b>	<b>87</b>
6.1. Anuncio, arribo y permanencia de naves .....	87
6.2. Prelaciones para el atraque.....	88
6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje.....	88
6.4. Asignación de muelle .....	88
6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en la terminal.....	89
6.6. Desatraque .....	89
6.7. Orden de desatraque .....	89
6.8. Requisitos para el zarpe .....	90
<b>CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE.....</b>	<b>90</b>
7.1. Seguridad y salud en el trabajo .....	91
7.2. Fumigaciones.....	91
7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques .....	92

7.4.	Cargas de origen animal y vegetal .....	92
7.5.	Cargas de material explosivo o radiactivo .....	93
<b>CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN .....</b>		<b>93</b>
8.1.	Documentación .....	93
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo .....	94
8.3.	Visita oficial .....	94
8.4.	Vigencia .....	94
8.5.	Anexos .....	94
<b>ANEXO 1. PLANO GENERAL DE LA TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND .....</b>		<b>96</b>
<b>ANEXO 2. COORDENADAS CANAL DE ACCESO .....</b>		<b>99</b>
<b>ANEXO 3. COORDENADAS DÁRSENA DE MANIOBRAS .....</b>		<b>99</b>
<b>ANEXO 4. PLANO GENERAL AREA MARINA .....</b>		<b>100</b>
<b>ANEXO 5. CARACTERÍSTICAS GENERALES .....</b>		<b>103</b>
<b>ANEXO 6. PLAN DE CARGUE .....</b>		<b>105</b>
<b>ANEXO 7. LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD .....</b>		<b>106</b>
<b>ANEXO 8. DIAGRAMA AMARRE DE NAVES .....</b>		<b>109</b>
<b>ANEXO 9. PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES .....</b>		<b>110</b>
<b>ANEXO 10. REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD INDUSTRIAL E HIGIENE .....</b>		<b>110</b>

**Lista de tablas**

Tabla 1.	Definiciones .....	9
Tabla 2.	Coordenadas de la boya de mar .....	29
Tabla 3.	Características de las defensas y bitas del muelle .....	31
Tabla 4.	Ubicación boyas de señalización .....	34
Tabla 5.	Coordenadas geográficas de las boyas de la dársena de maniobras .....	35

<b>Tabla 6. Características boyas de señalización. ....</b>	<b>36</b>
<b>Tabla 7. Ubicación Boya de peligro aislado .....</b>	<b>38</b>
<b>Tabla 8. Área de fondeo CP04 - Alfa.....</b>	<b>38</b>
<b>Tabla 9. Régimen de carga WWD.....</b>	<b>55</b>
<b>Tabla 10. Número de líneas y su distribución con respecto al atraque .....</b>	<b>64</b>

#### **Tabla de Ilustraciones**

<b>Ilustración 1. Defensas del muelle .....</b>	<b>32</b>
<b>Ilustración 2. Bitas de amarre .....</b>	<b>32</b>
<b>Ilustración 3. Boya de señalización TIDELAND SB 2.2.....</b>	<b>37</b>
<b>Ilustración 4. Zonas de peligro por efecto látigo.....</b>	<b>64</b>

## **CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES**

### **1.1. Objetivo.**

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la terminal de Puerto Drummond, es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

El presente Reglamento con todos sus documentos y anexos estarán disponibles en la página web [www.drummondLtd.com](http://www.drummondLtd.com) una vez sean aprobados por el Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, de acuerdo a lo establecido en el numeral 8.4 del presente documento.

### **1.2. Ámbito de aplicación.**

El reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la terminal de Puerto Drummond se fundamenta en la Resolución 0850 del 6 de abril de 2017, la cual se aplica a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos reglamentarios.

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 o 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 o 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.

#### 1.2.1. Cumplimiento de Códigos, Normas y Convenios Internacionales

Para garantizar la seguridad de las operaciones de carga de carbón a granel que se desarrollan en la terminal de Puerto Drummond, siendo ésta una terminal especializada en el manejo de carbón a granel, APCI 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 a la terminal de Puerto Drummond como a los buques a los cuales se les prestará servicio en la terminal para realizar sin riesgos las operaciones de manipulación y embarque de carga solida a granel, específicamente carbón térmico.

De otra parte, tanto los capitanes de los buques como los responsables de la 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 los numerales 4.6.13 y 4.6.14 Recepción de desechos sólidos y líquidos 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 la terminal de Puerto Drummond garantizará y se cerciorará que solamente se admitan 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 Características generales de la 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.

### 1.3. Definiciones.

Para los efectos del presente reglamento regirán las siguientes definiciones:

Tabla 1. Definiciones

<b>Actividad Portuaria</b>	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.
<b>Agencia Marítima</b>	Representante de la nave en Colombia.
<b>ANI</b>	Agencia Nacional de Infraestructura
<b>ANLA</b>	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales
<b>APCI</b>	Se refiere a la sucursal en Colombia de la sociedad extranjera denominada American Port Company Inc.. APCI es titular de la concesión portuaria y el operador portuario
<b>Armador</b>	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
<b>Arrufo</b>	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.
	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.

<b>Asiento</b>	<p>A = 0: asiento cero o en aguas iguales.</p> <p>A &lt; 0: asiento negativo o aproante.</p> <p>La comparación de los asientos en diferentes flotaciones dará lugar a la diferencia de calados.</p>
<b>Autoridad Portuaria</b>	<p>Son el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR, Instituto Colombiano Agropecuario – ICA, Secretarías de Salud, Migración Colombia y las demás autoridades que, de conformidad con la Ley Colombiana, son consideradas autoridades portuarias.</p>
<b>Bollard Pull</b>	<p>Tracción a punto fijo, es la medida de la cantidad de fuerza que un remolcador es capaz de aplicar en un trabajo de remolque en determinadas condiciones.</p>
<b>Brazola</b>	<p>Es la pared perimetral que rodea a la boca escotilla de la bodega de una embarcación.</p>
<b>Calado Aéreo</b>	<p>Es la distancia vertical desde la línea de flotación hasta la parte más superior del buque.</p>
<b>Calado Aéreo de Cargue</b>	<p>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.</p>
<b>Canal de Acceso Público</b>	<p>Es el canal de uso público para el ingreso de los buques a los terminales marítimos ubicados en Ciénaga, Departamento del Magdalena, que sirve a la Terminal de Puerto Drummond, y otras terminales localizadas en el área.</p>
<b>CAP</b>	<p>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.</p>
<b>Capitán de Puerto</b>	<p>Es el representante local de la DIMAR.</p>

<b>Carga</b>	Para efectos del presente reglamento la definición de carga se limitará a carbón térmico a granel.
<b>Cargador de Barcos (Shiploaders)</b>	Son los equipos instalados en el muelle para cargar los barcos directamente en sus bodegas.
<b>Código BLU</b>	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.
<b>Código IMSBC</b>	Es el código marítimo internacional de cargas solidas a granel, adoptado mediante la resolución MSC.268 (85) de la Asamblea de la OMI del 4 de diciembre de 2008.
<b>Código IMDG (International Maritime Dangerous Goods)</b>	Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Publicación de la OMI que recopila las disposiciones vigentes para el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima.
<b>Código ISM (International Safety Management code)</b>	Es el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, adoptado por la Asamblea de la OMI.
<b>Código PBIP</b>	Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias.
<b>Concesión portuaria</b>	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.

<b>Control Estatal de Puerto</b>  <i>(Port State Control (PSC))</i>	<p>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.</p>
<b>Convención SOLAS</b> <i>(Safety of Life at Sea)</i>	<p>Es la convención internacional de la seguridad de la vida humana en el mar, incorporado en Colombia bajo el decreto Ley 8 de 1980.</p>
<b>Dársena de Maniobra</b>	<p>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 y guiadas por pilotos prácticos.</p>
<b>Derroteros</b>	<p>Un derrotero es una publicación náutica específica. Consiste en una obra escrita e ilustrada, que describe las costas, bajo fondos, señalizaciones (boyas, faros, balizas, etc.), perfiles visuales de las costas, peligros, formas de navegación convenientes, puertos y terminales, etc., para información indispensable del navegante.</p>
<b>DIAN</b>	<p>Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.</p>
<b>DIMAR</b>	<p>Dirección General Marítima – Autoridad Marítima</p>
<b>Draft Survey</b> <i>(Inspección de Calados)</i>	<p>Procedimiento para realizar cálculo de la cantidad de carbón cargada en el buque por diferencia de calados.</p>
<b>Drummond Ltd</b>	<p>Se refiere a la sucursal en Colombia de la sociedad extranjera Drummond Ltd.</p>
<b>Efecto Squat o Trimado dinámico</b>	<p>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.</p>
<b>Enrasado</b>	<p>Es la nivelación total o parcial de la carga dentro de las bodegas, mediante conductos o canaletas de carga, maquinaria móvil o manualmente.</p>

<b>Eslora de trabajo</b>	Es la longitud desde el extremo proel de la bodega N°1 hasta el extremo popel de la bodega más a popa.
<b>ESPII</b>	Emergencia de salud pública de importancia internacional.
<b>ETA</b> <i>(Estimated Time of Arrival)</i>	Sigla proveniente del inglés que indica la hora estimada de arribo al puerto.
<b>Factor de estiba</b> <b>(Stowage Factor – SF)</b>	La relación entre el volumen ocupado y el peso de una carga determinada.
<b>GMT</b>	De sus siglas en inglés Greenwich Meridian Time – Tiempo del Meridiano de Greenwich.
<b>IACS</b>	Sigla proveniente del inglés <i>International Association of Classification Societies</i> . Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.
<b>IALA</b>	Sigla proveniente del inglés <i>International Association of Marine Aids and Lighthouse Authorities</i> . Sistema de balizamiento marítimo.
<b>Inspector de Calados</b> <i>(Marine Draft Surveyor)</i>	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.
<b>INVIMA</b>	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos.
<b>Libre Plática</b>	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.
<b>Manual BLU</b>	Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales.
<b>MARPOL</b>	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques desarrollado por la OMI.

<p><b>Memorando de entendimiento</b></p> <p><b>MOU</b> <i>(Memorandum of understanding)</i></p>	<p>Es un documento que describe un acuerdo bilateral o multilateral entre partes.</p> <p>El mismo expresa una convergencia de deseo entre las partes, indicando la intención de emprender una línea de acción común.</p>
<p><b>N.O.R (Notice of Readiness)</b></p>	<p>Sigla proveniente del inglés que significa Notificación de Alistamiento, indica que la nave se encuentra lista en todos los aspectos para iniciar el cargue.</p>
<p><b>Nave, Buque, Motonave Granelera (Bulk Carrier)</b></p>	<p>Embarcación que se dedica al transporte de carga a granel como, Carbón, mineral de hierro, cobre, cemento, etc.</p>
<p><b>Naves tipo OBO (Oil Bulk Ore)</b></p>	<p>Buque diseñado para transportar cargas a granel líquidas y secas.</p>
<p><b>OMI</b></p>	<p>Organización Marítima Internacional o IMO en sus siglas en inglés (International Maritime Organization), organismo especializado de la ONU.</p>
<p><b>ONU</b></p>	<p>Organización de las Naciones Unidas</p>
<p><b>Operador Portuario</b></p>	<p>Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.</p>
<p><b>Piloto Práctico</b></p>	<p>Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que</p>

	expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.
<b>Póliza de Casco y Maquinaria</b> <i>(Hull and Machinery (H&amp;M))</i>	<p>La póliza de casco y maquinaria de buques ampara los daños y pérdidas que ocurran al buque asegurado provenientes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporal,</li> <li>• Varamiento,</li> <li>• Naufragio,</li> <li>• Abordaje fortuito,</li> <li>• Incendio,</li> <li>• Cambio forzoso de derrota o de viaje,</li> <li>• Echazón, y,</li> <li>• En general, de todos los accidentes y riesgos de mar.</li> </ul>
<b>Póliza de Protección e Indemnización P&amp;I</b> <i>(Protection and Indemnity)</i> <b>Insurance Club</b>	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.
<b>Quebranto</b>	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.
<b>Reglamento Sanitario</b> <b>(RSI 2005)</b>	Documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58ª Asamblea mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada.
<b>Remolcador</b>	Es una embarcación utilizada para ayudar en las maniobras 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 barcasas, barcos incapacitados u otros equipos.

<b>Rightship</b>	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.
<b>SOPEP</b>	Siglas en inglés (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) Plan de emergencia para control de derrames a bordo de los buques.
<b>T.R.B o T.R.N</b>	Tonelaje de Registro Bruto o Neto, es una medida de volumen recomendada por la OMI como parámetro en convenios, leyes y reglamentos; también como base para los datos estadísticos relacionados con el volumen total o capacidad utilizable de los buques mercantes.
<b>Terminal de Puerto Drummond</b>	Terminal marítimo privado para la exportación de carbón, localizado en la concesión de APCI.
<b>TM</b>	Tonelada métrica
<b>TPH</b>	Siglas correspondientes a Toneladas por Hora
<b>TPM o DWT</b>	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.
<b>Trimado</b>	Es la adición, la retirada o el traslado de peso en un buque para que los calados a proa y popa sean los requeridos.
<b>UKC</b>	De sus siglas en inglés (Under Keel Clearance) corresponde a la distancia entre la quilla del buque y el fondo marino.
<b>Usuarios del puerto</b>	Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto. (Art. 5, ley 1 de 1991).
<b>WWD</b>	De sus siglas en inglés (Working Weather Day), se refiere a los días laborables en que el tiempo permita realizar la operación de carga.



#### **1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional para cada servicio.**

Los requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional para la prestación de los servicios en la terminal de Puerto Drummond son los establecidos por las autoridades nacionales y por el presente reglamento.

La terminal de Puerto Drummond es una instalación especializada en el manejo de carbón a granel, cuenta con los equipos, condiciones técnicas e idoneidad profesional en cada una de las áreas donde se realizan operaciones para cumplir con los estándares nacionales e internacionales.

Los servicios que no presta la terminal a las naves se realizan a través de operadores portuarios que cumplan las obligaciones y requisitos establecidos en el numeral 1.5.1 y 4.3 del presente reglamento.

#### **1.5. Obligaciones.**

##### **1.5.1. Obligaciones de los Operadores Portuarios**

El Operador Portuario está obligado a:

- Registrarse como operador portuario ante la terminal de Puerto Drummond.
- Proveer personal calificado para la ejecución de sus actividades y acreditar ante la terminal de Puerto Drummond la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
- Contar con un programa de salud ocupacional o sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para todo el personal a su cargo.
- Disponer del personal o recursos para la operación programada con el fin de garantizar el normal funcionamiento de los servicios en la Instalación Portuaria.
- Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica, de conformidad con las normas y estándares de seguridad establecidos para la Instalación Portuaria.
- Durante la prestación del servicio, mantener un supervisor responsable en la Instalación Portuaria, que tenga la delegación para solucionar problemas operativos y hacer frente a todos los eventos donde tengan eventuales responsabilidades.
- Mantener la identificación de todos los equipos usados en las operaciones, conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la terminal.
- Utilizar equipos y herramientas en buen estado e idóneos para cada actividad en particular de acuerdo a las normas de la terminal.
- Establecer un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. Exigir iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas, sin perjuicio de su responsabilidad. Todo mantenimiento

preventivo de equipos a realizarse en las instalaciones de la terminal de Puerto Drummond, tendrá en cuenta las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-07 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales, Especiales y Peligrosos, y en su concomitante Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos desarrollado por el Departamento Ambiental de Drummond Ltd., los cuales conllevan una secuencia de actividades desde la generación hasta la disposición final de los diferentes tipos de residuos. De igual manera, se deberán tener en cuenta las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-01 Manejo de Aguas Residuales destinado a la prevención, mitigación o corrección de los vertimientos provenientes, en este caso, de los mantenimientos preventivos de equipos en las instalaciones de Puerto Drummond que producen básicamente aguas aceitosas. Los anteriores programas hacen parte de la actual Licencia Ambiental de Puerto Drummond aprobada mediante Resolución 091 de 2011 de la ANLA.

- Mantener certificados y clasificación del buen estado de toda la maquinaria y equipos vigentes que operen en la terminal. La certificación debe hacerse por una casa clasificadora o compañías certificación de calidad reconocidas y aplica para los equipos propios, los adquiridos a través de leasing, renting, comodato, así como los que tenga rentados. Las naves o artefactos navales deberán ser certificadas por casas clasificadoras o por la Autoridad Marítima Nacional.
- Mantener una estadística de las operaciones que realiza en la Instalación Portuaria y suministrar al terminal, cuando ésta lo requiera, la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
- Cumplir con lo establecido en el numeral 1.5.3 del presente reglamento.

#### 1.5.2. Obligaciones de las Agencias Marítimas

Para la prestación de los servicios como agente marítimo en la terminal de Puerto Drummond, las agencias deben cumplir con las normas y obligaciones establecidas por el Ministerio de Transporte, autoridades marítimas, portuarias, aduaneras, ambientales y las contenidas en el numeral 1.5.3.

#### 1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la terminal portuaria

Las siguientes obligaciones aplican a todos los usuarios de la terminal de Puerto Drummond.

1. Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la Resolución 0850 de 2017 y las demás normas que la modifiquen, reglamenten o reemplacen, cuando éstas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria o el operador portuario.

2. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
3. Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo a la normatividad vigente.
4. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios de acuerdo a los horarios establecidos por la terminal de Puerto Drummond.
5. Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practica, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
6. Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la instalación portuaria.
7. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de la instalación portuaria, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo, en desarrollo de sus funciones.
8. Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL, para la implementación de instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a las terminales portuarias localizados en la jurisdicción marítima nacional y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. Los autorizados y los prestadores de los servicios portuarios que se realicen en las terminales portuarias deberán garantizar la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
9. Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente documento.
10. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
11. El reglamento de la terminal portuaria establecerá las obligaciones derivadas de las características especiales de operación.
12. Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.

13. Cumplir con todas las normas y disposiciones de Seguridad Industrial, Seguridad Física y Medio Ambientales de la terminal portuaria.

#### 1.5.4. Responsabilidad por daño a la carga e instalaciones

Los armadores, capitanes de las naves, contratistas, operadores terrestres, agentes marítimos, usuarios y demás personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades dentro de las instalaciones de la terminal de Puerto Drummond, serán responsables ante el terminal por los accidentes, lesiones a personas, daños y averías a la carga y a las instalaciones cuando estos sucesos sean causados por condiciones inseguras, por 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, por errores o impericia de su personal o por cualquier situación donde se encuentren relacionados directa o indirectamente, sin perjuicio de lo que establece el Código Civil Colombiano y demás normas aplicables en esta materia.

Por lo tanto, los usuarios mencionados que desarrollen actividades dentro de las instalaciones de la terminal de Puerto Drummond deberán indemnizar, proteger, defender y mantener indemne a APCI y/o Drummond Ltd. 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 o zonas aledañas.

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

La 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 atraque, desatraque del buque, salvo en la medida en que el incumplimiento, lesión, muerte, daño o pérdida sea causada por la propia negligencia de la terminal de Puerto Drummond

#### 1.5.5. Pólizas Operadores portuarios.

Todo operador portuario que preste sus servicios en la 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 la 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.

APCI aprobará previamente las pólizas y deberá recibir copias originales de las mismas, siendo esto pre-requisito para que se puedan empezar 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.

#### 1.5.6. Infracciones

Toda infracción o incumplimiento a las normas establecidas en este reglamento, a las leyes y normas de las autoridades colombianas faculta a la terminal de Puerto Drummond para ordenar la suspensión inmediata de las operaciones y a notificar 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 al operador portuario o usuario infractor.

#### 1.5.7. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

La Instalación Portuaria cuenta con un Plan de Protección el cual ha sido elaborado con el objeto de asegurar la aplicación de medidas preventivas destinadas a proteger las instalaciones y los buques que se encuentren acoderados al muelle de cargue directo, las personas, la carga, la infraestructura y todos los equipos que intervienen en las operaciones de exportación de carbón, de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima y portuaria.

Este Plan de Protección se desarrolló cumpliendo con los requerimientos del Código Internacional para la Protección de Buques y las Instalaciones Portuarias PBIP y debe

ser acatado por todo el personal presente en la Instalación portuaria en especial aquellos con deberes específicos en protección.

#### 1.5.7.1. Disposiciones generales para dar cumplimiento al plan de protección de la instalación portuaria.

El Departamento de seguridad de la terminal portuaria establece y controla, entre otras, las siguientes disposiciones:

- Estudios de seguridad, verificaciones e inspecciones de los usuarios de la terminal de Puerto Drummond.
- Control de acceso sistematizado a todas las áreas de la terminal.
- Control de áreas restringidas.
- Circuito cerrado de televisión con cuarto de control operando 24 horas.
- Servicio de vigilancia 24 horas en todas las áreas de la terminal.
- Patrullaje en el área marina.
- Inspecciones caninas para detección de narcóticos.
- Inspecciones subacuáticas antinarcóticos, ver numeral 1.5.7.2.
- Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP).
- Procedimientos de seguridad para garantizar la protección de la instalación portuaria, de las personas y equipos, así como de los buques que se encuentren en cargue.
- Protocolo de comunicaciones en la inter-fase buque-puerto a través de los oficiales de protección del buque e instalación portuaria con el fin de integrar los planes de protección y establecer medidas conjuntas de seguridad durante la permanencia del buque en el área de concesión del puerto.

#### 1.5.7.2. Inspecciones Subacuáticas.

Las inspecciones subacuáticas serán llevadas a cabo por buzos de la Armada Nacional antes del zarpe del buque. Durante la inspección la propela o máquina principal debe estar detenida, 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 o en el área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del terminal, regulaciones de la autoridad marítima o condiciones meteomarinas.

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

## **CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA**

### **2.1. Organización**

#### **2.1.1. La Empresa**

APCI es la titular de la concesión portuaria otorgada por la Superintendencia General de Puertos bajo el Contrato N° 002 de 1992 y sus modificaciones, la cual concede el derecho a ocupar y utilizar los terrenos para la construcción y operación de un puerto carbonífero particular de servicio privado con la misión de exportar el carbón obtenido de los contratos mineros en cabeza de Drummond Ltd. o Drummond Coal Mining LLC en el Departamento del Cesar.

#### **2.1.2. Funciones de la Terminal Portuaria**

Las funciones principales de la terminal de Puerto Drummond son:

- Administrar, operar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
- Promover la implementación de estándares de seguridad, calidad, salud, medio ambiente, responsabilidad social y derechos humanos con el fin de ser un terminal altamente eficiente y competitivo en el mercado internacional.
- Actuar como plataforma logística para facilitar el comercio exterior en el manejo del carbón en todas sus fases, recepción, almacenamiento y exportación.
- Definir las políticas, procedimientos e instructivos para las operaciones de la terminal cumpliendo con las normas nacionales e internacionales.

### **2.2. Administración**

#### **2.2.1. Modelo**

Para el funcionamiento y operación de la Instalación Portuaria, la terminal de Puerto Drummond adopta un modelo de administración privado que le permite prestar servicios eficientes y seguros para ser competitivos nacional e internacionalmente.

Para tal efecto, la terminal de Puerto Drummond utiliza sistemas de gestión que involucran personal, equipos, tecnologías de la información y en general, todos los recursos disponibles que se requieran.

El modelo de administración se ajusta a las condiciones socioeconómicas globales siempre y cuando se cumplan todas las normas comerciales, ambientales, jurídicas, marítimas y demás normas que regulen la actividad portuaria nacional e internacional, con el fin de cumplir con la política integral de la terminal de Puerto Drummond.

#### **2.2.2. Relación con los Usuarios**



La relación entre la terminal y los usuarios está a cargo de la Gerencia de Operaciones o de la persona que se delegue o que sea determinada para tal efecto.

El intercambio de información para el desarrollo de las operaciones se realiza a través de comunicación escrita, correo electrónico, atención personalizada y atención telefónica.

La terminal de Puerto Drummond coordina con los usuarios la prestación de sus servicios.

### 2.2.3. Estructura tarifaria

La terminal de Puerto Drummond es de servicio privado, en donde APCI realiza todas las labores de operación portuaria en su condición de sociedad portuaria y operador portuario, tal como lo permite el artículo 30 de la Ley 1 de 1991 y el contrato de concesión portuaria No. 002 de 1992.

Por otra parte, en desarrollo de su objeto social APCI factura y cobra a Drummond Ltd. quien es usuario del Puerto una tarifa portuaria bajo el régimen de libertad tarifaria por el derecho de uso de la concesión, conforme a lo establecido en el inciso 5 del artículo 19 de la Ley 1 de 1991. APCI en su condición de titular de la concesión solamente realiza cobros a las empresas que están vinculadas económicamente, según lo establecido en el Numeral 1.2 del presente Reglamento.

Los servicios portuarios que no presta la terminal son realizados por operadores portuarios inscritos y serán facturados directamente por ellos al usuario que requiere el servicio.

### 2.2.4. Protocolo de facturación

Mensualmente APCI factura a Drummond la tarifa portuaria por el derecho de uso de la concesión al ser esta última (Drummond Ltd.) el usuario del puerto. APCI no realiza cobros por otros conceptos y servicios a los operadores portuarios que son autorizados para llevarlos a cabo, según se informó en el numeral anterior.

### 2.2.5. Sistema de gestión de calidad

La terminal de Puerto Drummond cuenta con una política de seguridad, salud en el trabajo y ambiente y un sistema de gestión integral donde se establecen todos los parámetros en la prestación de los servicios en todos los aspectos relacionados con la actividad portuaria.

La terminal cuenta con certificaciones nacionales e internacionales en su gestión de seguridad industrial, ambiental, comercio seguro y protección de instalaciones portuarias:

- OSHAS 18001 (Seguridad Industrial y Salud Ocupacional), Lloyd's Register.
- ISO 14001 (Ambiental), Lloyd's Register.



- BASC (Comercio Seguro).
- PBIP (Protección de Instalaciones Portuarias), DIMAR.
- ISM (Seguridad en las naves) Lloyd's Register.

#### 2.2.6. Políticas de calidad y acceso

Es política de la terminal de Puerto Drummond conducir sus operaciones portuarias en el manejo del carbón de manera segura, protegiendo al medio ambiente en procura de preservar la salud y la vida de sus empleados, contratistas, visitantes y comunidades relacionadas.

APCI mantiene todo su empeño en desarrollar e implementar programas de mejora continua orientados a prevenir las lesiones, las enfermedades ocupacionales y la contaminación ambiental; comprometiéndose a efectuar un continuo esfuerzo para identificar, evaluar, controlar y mitigar los riesgos e impactos ambientales asociados a sus operaciones.

Para desarrollar esta política, la terminal de Puerto Drummond manifiesta su compromiso a través de las siguientes acciones:

- Considera el cuidado de la salud, la seguridad y el medio ambiente como prioridad en el desarrollo de todas sus actividades.
- Garantiza el cumplimiento de la legislación aplicable a salud, seguridad y medio ambiente, las obligaciones establecidas por las autoridades reguladoras y otros compromisos que la organización suscriba voluntariamente.
- Administra responsablemente los procedimientos de trabajo, brindando entrenamiento y evaluando el desempeño, para comprometer a los empleados, contratistas y proveedores, en el cumplimiento de los programas establecidos de salud, seguridad y medio ambiente.
- Responde rápida y efectivamente a los accidentes o emergencias que puedan resultar de las operaciones, coopera con organizaciones industriales y agencias gubernamentales autorizadas y realiza las notificaciones oportunas a las autoridades pertinentes en cada caso.
- Evalúa periódicamente los programas establecidos para verificar su ejecución, medir su efectividad y definir así opciones de mejora en el cumplimiento de esta política.

#### 2.2.7. Sistema de comunicación y de información

APCI adopta la política de Drummond Ltd. para el manejo de las comunicaciones, la cual se expone a continuación:

“Drummond Ltd. cree que nuestros medios de comunicación constituyen una herramienta básica para desarrollar una estrecha relación con los trabajadores que ayudan a lograr los objetivos de la compañía. En consecuencia, se propone emitir comunicaciones que sean transparentes, directas, oportunas y exactas.

Para complementar estos parámetros, Drummond Ltd. estimula los procesos de comunicación de doble vía, involucrando a los empleados de todos los niveles de modo individual y en las asociaciones de empleados que existen en la compañía. Esto propicia un clima que permite obtener una retroalimentación directa que redunde en una mejor atmósfera laboral y en la optimización de los procesos de recursos humanos.

Drummond Ltd. cuenta con un Manual de Identidad Gráfica, el cual debe consultarse anticipadamente a fin de garantizar el uso adecuado de la imagen corporativa de la compañía siguiendo las directivas consignadas allí y cumpliéndolas”.

#### 2.2.8. Código del buen gobierno

APCI adopta los compromisos y las políticas de Drummond Ltd. como guía para dirigir, operar y controlar al terminal en busca de la eficiencia, el crecimiento y la confianza de sus inversionistas, empleados y clientes.

El Compromiso de Drummond Ltd. es el siguiente:

“Nuestro compromiso con Colombia es firme. Cada día, en cada proyecto, en cada nivel de Drummond consideramos el impacto que tienen nuestras acciones en nuestros empleados, en nuestras comunidades y en nuestro medio ambiente.

- Nos esforzamos por mejorar la educación, la salud, y el bienestar de nuestros empleados y sus familias.
- Invertimos considerablemente en las iniciativas de la comunidad, trabajamos en estrecha colaboración con el gobierno local, y diseñamos e implementamos programas para el desarrollo y beneficio de nuestras comunidades.
- Trabajamos continuamente para controlar y mitigar los impactos de la minería, el transporte, y el embarque de carbón, a medida que desarrollamos y aplicamos técnicas innovadoras de sostenibilidad.

El aporte de Drummond al desarrollo económico y social de Colombia y su compromiso con el medio ambiente va más allá del cumplimiento legal:

- Nuestras acciones de sostenibilidad se centran en el control y la mitigación de los impactos de la minería, el transporte y el embarque de carbón en el medio ambiente.
- Maximizamos la recuperación de las reservas de carbón, establecemos condiciones de trabajo seguras y eficientes, y proveemos a nuestros trabajadores

y a sus familias las mejores condiciones de vida y una base para el desarrollo personal.

- Tenemos los más altos estándares de excelencia, lo cual se demuestra en todos los aspectos de nuestro negocio, incluyendo las medidas adoptadas para proteger el medio ambiente mediante la firme adopción de prácticas ambientales responsables.

Drummond diseña y ejecuta programas para el desarrollo y beneficio de las comunidades del área de influencia de sus operaciones:

- Maximizando la recuperación de las reservas a un costo competitivo para mantener el dinamismo de las economías locales.
- Esforzándose por crear un progreso continuo y duradero para mejorar la calidad de vida de las comunidades afectadas.
- Estableciendo un diálogo permanente y proactivo con las autoridades para que participen en el logro de los objetivos prioritarios para cada región.
- Diseñando e implementando estrategias de desarrollo sostenido a través de las operaciones, en concordancia con la evolución de los mercados y la tecnología.
- Siempre operando dentro del marco legal y adoptando los más altos estándares de la industria.

#### **Políticas:**

- [Política de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente](#)
- [Código de Conducta](#)
- [Política de Conflicto de Intereses](#)
- [Política Energética](#)
- [Política de Comunicaciones](#)
- [Mecanismo para denunciar irregularidades y presentar reclamos](#)
- [Política de Conservación del Agua](#)
- [Política de Derechos Humanos](#)
- [Política de Reasentamiento](#)
- [Política de Recursos Humanos](#)
- [Política de Selección y Contratación](#)
- [Política de Sostenibilidad Ambiental](#)
- [Política Salarial](#)
- [Manual de políticas y procedimientos de protección de datos personales de Drummond Ltd.](#)
- [Aviso Ley 1581 de 2012 y Decreto Reglamentario 1377 de 2013](#)
- [Política de Responsabilidad Social Corporativa](#)
- [Proceso de Paz y Posconflicto](#)

Conozca más de nuestras políticas en la página web [www.drummondLtd.com](http://www.drummondLtd.com)

### **Compromisos:**

- [Con Nuestros Empleados](#)

En Drummond consideramos a nuestros empleados como una prioridad. Tenemos la suerte de trabajar con personas leales, laboriosas y comprometidas con la excelencia. Nuestro propósito es brindarle calidad de vida a cada uno de nuestros empleados, incluyendo lo mejor en capacitación, equipos, seguridad y supervisión.

- [Con la Comunidad](#)

En Drummond siempre hemos participado activamente en el desarrollo social y económico de las comunidades en donde trabajamos. Nuestro compromiso con el desarrollo comunitario incluye proyectos tan diversos como la construcción de escuelas y centros de salud, el financiamiento de centros de capacitación laboral, la oferta de becas universitarias y la construcción de estaciones de bomberos.

- [Con el Ambiente](#)

Nuestro compromiso con la minería responsable nos ha llevado a desarrollar técnicas ambientales adecuadas a las condiciones colombianas, que otras empresas han imitado. Por ejemplo, los trenes, con más de 150 carros, se tratan con agua para prevenir o mitigar la dispersión de partículas, y a medida que el carbón se carga y se humedece, un rodillo lo compacta.”

## **CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS**

### **3.1. Canales de acceso**

El acceso marítimo a la instalación portuaria de Puerto Drummond (ver numeral 4.1 del Anexo 4) se realiza a través del canal de acceso público de la zona portuaria de Ciénaga, Magdalena, ubicado en las coordenadas descritas en el Anexo 2. El canal de acceso tiene una longitud aproximada de 8,000 metros, 240 metros de ancho y una profundidad mínima de 20.3 metros (Marea Baja – Low Water (LW)).

Este canal es de acceso 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 y las normas que lo modifiquen, reglamenten o reemplacen. Por lo tanto, el ingreso de las naves a la

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:

Tabla 2. Coordenadas de la boya de mar

COORDENADAS BOYA DE MAR			
UTM WGS 84		GEODÉSICAS WGS84	
ESTE	NORTE	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
573869.905	1227669.944	11° 06' 17.89"	74° 19' 24.89"

### 3.2. Dársena de maniobras

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 de la terminal portuaria.

La navegación de entrada y salida por el canal de acceso público, las maniobras de aproximación, reviro, marcha atrás, atraque y desatraque de la terminal portuaria serán realizadas bajo las mayores condiciones de seguridad marítima y con el asesoramiento y recomendaciones del piloto práctico, así mismo se dispone de los remolcadores necesarios para realizar dichas maniobras en función del tamaño y dimensiones del buque granelero (large capesize, capesize, panamax, handy, etc.).

Las características generales de la dársena de maniobra son:

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

La dársena de maniobra de la terminal de Puerto Drummond se encuentra adyacente a la dársena de maniobras de la terminal Portuaria de Puerto Nuevo S.A. conformando una sola dársena para los dos terminales. La ubicación exacta y el plano de la dársena de maniobra están dadas bajo las coordenadas del Anexo 3 y Anexo 4 (numeral 4.2) respectivamente del presente reglamento.

### **3.3. Área de atraque**

El área de atraque de la terminal corresponde a la zona marítima próxima a los puestos de atraque en el muelle, determinada por la manga máxima del buque de diseño (50 m) y la longitud del muelle (744m). La función de esta área es la de realizar el aproximamiento final de las naves y el punto donde se lanzan los cabos de amarre al muelle para ser asegurados en las bitas o norays dispuestas para tal fin.

### **3.4. Muelle**

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 diseño de 8,000 TPH cada una, además la pasarela consta de una vía vehicular con 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 un sistema de recolección de aguas industriales y escorrentía, drenajes y bombeo hacia piscinas de sedimentación localizadas al interior de la 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 a la estructura de transferencia de las bandas transportadoras en donde se produce un cambio de dirección hacia el muelle de cargue directo sobre el cual se encuentran instalados los dos cargadores de barcos.

La longitud del muelle es de 744 metros desde la zona de transferencia hasta el extremo de la estructura y 23 metros de ancho, con capacidad de hasta cuatro motonaves de tipo large capesize y/o capesize (dos en cada costado). En el muelle se encuentran instalados dos cargadores de barco con una capacidad de diseño 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, dos baterías de baños con sus respectivas plantas de tratamiento de aguas residuales domestica (PTARD), 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

Ilustración 1) 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 tipo noray (Ver Ilustración 2) suficientes para garantizar el amarre eficiente y seguro de cabos.

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

Tabla 3. Características de las defensas y bitas del muelle

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 <sup>2</sup>
BITAS O BOLARDOS	
Modelo	MT-150
Capacidad	150 TM
medidas	899 x 492 mm (Ancho x Altura)

En el Anexo 4 Plano General del Área Marina y Anexo 5 Características Generales, se encuentran detalladas las áreas mencionadas en el presente numeral.





**MCS 2000 CELL FENDERS**



Ilustración 1. Defensas del muelle

**MT-150 - THEADS BOLLARD**

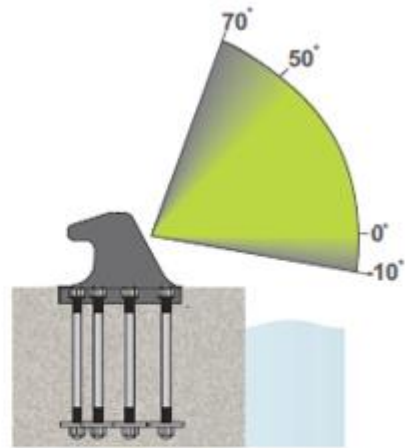


Ilustración 2. Bitas de amarre



### 3.5. 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. La terminal de Puerto Drummond, bajo previa autorización de la Dirección General Marítima, ha instalado y mantiene los sistemas de señalización marítima en su dársena de maniobras de acuerdo a sus necesidades y así mismo ha señalado las áreas de peligros aislados 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), prestan 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 la terminal de Puerto Drummond cuenta con las siguientes ayudas a la navegación, el Faro de Punta Brava, localizado en las coordenadas geográficas:

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 geográficas:

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

Y sus características son:

- 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 la Tabla 2. del presente documento.

El canal de acceso 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, numeral 4.1.

Las boyas de señalización del canal de acceso público son de propiedad de la Sociedad Portuaria de Puerto Nuevo S.A (PNSA) por lo que es responsabilidad de PNSA el mantenimiento de las mismas.

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

Tabla 4. Ubicación boyas de señalización

No	NOMBRE	FUNCION	COORDENADAS			
			UTM - WGS 84		Geodésicas WGS-84	
			Este	Norte	Latitud (N)	Longitud (W)
1	SB	Boya de Mar	573869.91	1227669.10	11°06'17,89"	74°19'24,89"
2	G1	Demarcación de Canal	575229.91	1227289.45	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	578884.93	1225928.23	11°05'20,80"	74°16'39,72"
5	G5b	Demarcación de Canal	579798.69	1225587.67	11°05'09.64"	74°16'09.63"
6	G7	Demarcación de Canal	580712.45	1225247.11	11°04'58,48"	74°15'39,54"
7	G7b	Demarcación de Canal	581626.21	1224907.04	11°04'47.33"	74°15'09.45"
8	G9	Demarcación de Canal	582539.97	1224566.98	11°04'36,19"	74°14'39,36"
9	R2	Demarcación de Canal	575145.64	1227064.26	11°05'58,08"	74°18'42,89"
10	R4	Demarcación de Canal	576975.14	1226383.16	11°05'35,76"	74°17'42,64"
11	R6	Demarcación de Canal	578803.65	1225702.05	11°05'13,45"	74°16'42,42"
12	R6b	Demarcación de Canal	579717.91	1225361.49	11°05'02.28"	74°16'12.31"
13	R8	Demarcación de Canal	580632.17	1225020.93	11°04'51,13"	74°15'42,20"
14	R8b	Demarcación de Canal	581546.94	1224680.37	11°04'39.96"	74°15'12.08"
15	R10	Demarcación de Canal	582461.70	1224339.81	11°04'28,80"	74°14'41,96"

La dársena de maniobras de la 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 presta a la navegación: Señalización dársena de maniobras y área marítima para amarre en la línea de atraque del muelle de la 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 indica: Límite lateral del canal o área de navegación y dársena de maniobras de la 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 las boyas de la dársena de maniobras están dadas en la siguiente tabla:

Tabla 5. Coordenadas de las boyas de la dársena de maniobras.

No	NOMBRE	FUNCION	COORDENADAS			
			UTM - WGS 84		Geodésicas WGS-84	
			Este	Norte	Latitud (N)	Longitud (W)
1	G15	Demarcación Dársena	582826.24	1224743.00	11° 04' 41,4"	74° 14' 30,0"
2	G17	Demarcación Dársena	583354.18	1225001.03	11° 04' 49,8"	74° 14' 12,6 "
3	G19	Demarcación Dársena	583828.26	1224707.36	11° 04' 40,2"	74° 13' 57,0"
4	G21	Demarcación Dársena	584193.30	1224339.69	11° 04' 28,2"	74° 13' 45,0"

La ubicación al interior de la dársena de giro y distancias entre boyas se indican en el Anexo 4, numeral 4.2. Las características de las boyas, luz de tope, tren de fondeo, destellos, periodos de oscuridad, alcance y otras se describen a continuación en la Tabla 6 e Ilustración 3:

Tabla 6. Características boyas de señalización.

<b>BOYA LATERAL BABOR (Figura 3)</b>	
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 <sup>2</sup> .
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

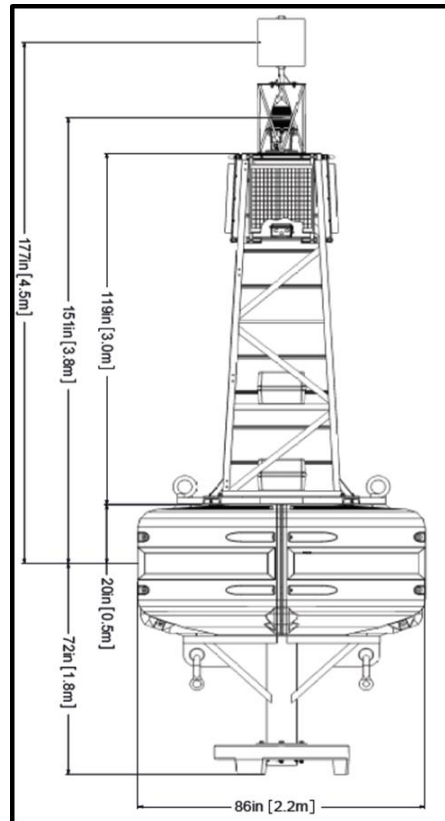


Ilustración 3. Boya de señalización TIDELAND SB 2.2

### 3.6. 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 la terminal de Puerto Drummond establecerá con las Autoridades Marítimas los procedimientos a seguir.
- En el canal de acceso público y dársena de maniobra en la terminal de Puerto Drummond no existen peligros u obstáculos que generen riesgo a la navegación, sin embargo, existe una boya de peligro aislado que señala la posición de un bongo hundido el cual se encuentra localizado por fuera del canal de acceso público y dársena de maniobra. La boya se ubica en las siguientes coordenadas:

Tabla 7. Ubicación Boya de peligro aislado

No	NOMBRE	FUNCION	COORDENADAS			
			UTM - WGS 84		Geodésicas WGS-84	
			Este	Norte	Latitud (N)	Longitud (W)
1		Peligro aislado	584586.84	1224923.11	11° 04' 47.15"	74° 13' 31.98"

Esta boya cumple con todos los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima, mediante la Resolución No. 478 de 2010 - DIMAR.

### 3.7. Áreas de fondeo

Las zonas de fondeo para naves y artefactos navales son establecidas por la Dirección General Marítima como una de sus funciones y atribuciones conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo a lo anterior, la Dirección General Marítima en la resolución 463 de 2014 se establecen las áreas de fondeo, áreas de cuarentena y áreas restringidas en jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Santa Marta. Estas áreas están señalizadas en la Cartografía Náutica Oficial. Ver coordenadas en la Tabla 8.

Tabla 8. Área de fondeo CP04 - Alfa

No	NOMBRE	FUNCION	COORDENADAS			
			UTM - WGS 84		Geodésicas WGS-84	
			Este	Norte	Latitud (N)	Longitud (W)
1	A	Demarcación	580080.24	1232678.21	11° 08' 59.99"	74° 15' 59.88"
2	B	Demarcación	581528.98	1232681.83	11° 08' 59.99"	74° 15' 12.12"
3	C	Demarcación	580152.07	1229392.30	11° 07' 13.02"	74° 15' 12.12"
4	D	Demarcación	577993.32	1229385.19	11° 07' 12.96"	74° 17' 8.94"
5	E	Demarcación	577993.83	1230690.05	11° 07' 55.44"	74° 17' 8.82"
6	F	Demarcación	579204.19	1230700.36	11° 07' 55.68"	74° 16' 28.92"

### 3.8. UKC y calado operacional

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 lo siguiente:

- 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.

### **3.9. Programa de mantenimiento y batimetrías**

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

Para dar cumplimiento con el plan de dragado o relimpia de la dársena de maniobra se establece realizar una verificación de profundidad con una batimetría semestralmente. De acuerdo a los resultados se estima que el dragado o relimpia de la dársena de maniobras sea llevado a cabo cada 3 a 5 años.

Al momento de realizarse labores de dragado de mantenimiento o relimpia en la dársena de maniobras de Puerto Drummond, se tendrán en cuenta las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-08 Manejo y Disposición Final de Material Dragado, que buscan prevenir, mitigar o controlar los impactos negativos que esta actividad pudiera causar sobre la calidad del agua y biota marina, así como sobre las labores tradicionales de pesca artesanal en la zona.

De igual manera, se deberán tener en cuenta las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-03 Manejo de la Calidad del Agua Marina, que establece las medidas preventivas frente a la dispersión del material dragado en la columna de agua y su posterior disposición en la zona de botadero autorizada para tal fin.

Los programas del Plan de Manejo Ambiental-PMA anteriormente mencionados hacen parte de la actual Licencia Ambiental de Puerto Drummond aprobada mediante Resolución 091 de 2011 de ANLA.

### **3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales**

#### **3.10.1. Acceso férreo**

La carga que moviliza la terminal de Puerto Drummond es transportada por trenes a través de la red ferroviaria del atlántico administrada por FENOCO S.A, la cual consta de tramos comprendidos, entre otros, desde la estación del municipio de Chiriguana (PK 724) hasta la ciudad de Santa Marta (PK 969) con controles en 16 estaciones discriminadas por puntos kilométricos (PK). Los trenes de carga ingresan a la red nacional en la estación de La Loma PK 745 y se desplazan hasta el ingreso a la terminal de Puerto Drummond en el PK 936, donde se desvían hacia las líneas internas de la terminal para ser descargados.

#### 3.10.2. Acceso vehicular y peatonal

El acceso de los empleados, visitantes y vehículos se hace en la portería principal de la terminal de Puerto Drummond ubicada en el km 10 de la vía que de Ciénaga conduce a Santa Marta.

### 3.11. Patios y bodegas

Una vez descargados los trenes en los volteadores de vagones, la carga es dirigida a través del sistema de bandas transportadoras hacia la zona de almacenamiento conformada por dos patios, Patio de túneles y patio N° 1 o directamente a los cargadores de barcos.

#### ➤ Patio N°1

- Área: 42,346 m<sup>2</sup>
- Capacidad: 300,000 toneladas

#### ➤ Patio de Túneles

- Área: 65,296 m<sup>2</sup>
- Túneles: 4
- Capacidad: 1'200,000 toneladas

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

Las instalaciones para el recibo de la carga son las descritas en los numerales 3.10, 3.11, y 3.13.

La terminal de Puerto Drummond solo maneja carga sólida a granel de exportación, por lo tanto, no cuenta con áreas de recibo de carga en modalidad de importación o transbordo.



### 3.13. Equipos para operación portuaria

- Volteadores de vagones

Para el recibo de los trenes provenientes de las minas, se cuenta con tres anillos férreos internos, que permiten las maniobras de tránsito de trenes al interior del puerto y que los dirige a cada uno de los sistemas de volteadores de vagones, sencillo, doble y cuádruple. Todos los volteadores de góndolas cuentan con sistemas automáticos de posicionamiento y aspersión de agua para el control de material particulado y lavado de góndolas.

- Volteador de Vagones Sencillo: Marca HEYL & PATTERSON, año 1995, capacidad nominal 2,500 TPH
- Volteador de Vagones Doble: Marca HEYL & PATTERSON, año 2000, capacidad nominal 4,200 TPH
- Volteador de Vagones Cuádruple: Marca HEYL & PATTERSON, año 2015, Capacidad nominal 6,000 TPH

- Sistema de Bandas transportadoras

El sistema de bandas transportadoras es de diseño encapsulado, las cuales conectan todas las áreas de manejo de la carga. Desde los volteadores de vagones se puede direccionar hacia los patios de almacenamiento o hacia el sistema de cargue directo de los barcos.

El sistema de bandas transportadoras abarca una longitud de 28 Km y está compuesto por bandas encapsuladas de 48, 72, 78 y 84 pulgadas, básculas, transferencias, detector de metales, separadores magnéticos y dos sistemas automáticos de muestreo.

- Apiladores Longitudinales y túneles de reclamación

La terminal de Puerto Drummond cuenta con dos apiladores longitudinales ubicados en el patio de túneles

- Marca: SANDVIK
- Modelo: 2014/2015
- Capacidad Nominal: 8,000 TPH
- Capacidad Efectiva: 6,500 TPH
- Alimentadores: 65 alimentadores vibradores, 2,000 TPH

- Apiladores radiales

Los apiladores radiales se encuentran ubicados en el patio N° 1.

- Apilador del sencillo N°1: Marca TEXMARC, año 1995, capacidad efectiva 2,500 TPH

- Apilador del sencillo: Marca TEXMARC, año 1998, capacidad efectiva 2,500 TPH
- Apilador del doble: Marca TEXMARC, año 2000, capacidad efectiva 4,200 TPH Cargadores de barco

En el muelle de cargue directo se encuentran los dos cargadores de barco dispuestos para cargar dos buques simultáneamente.

- Marca: SANDVIK
- Modelo: PL200-2200
- Año: 2014/2015
- Capacidad Nominal: 8,000 TPH
- Capacidad Efectiva: 6,500 ~ 7,000 TPH

### **3.14. Instalaciones de recepción de residuos**

La terminal de Puerto Drummond no cuenta con las instalaciones físicas para la recepción de residuos generados por los buques, sin embargo, podrá facilitar la prestación de este servicio a través de un operador portuario especializado, con la debida licencia de explotación comercial, tal como se establece en la Resolución 930 de 1996 de la Superintendencia General de Puertos y Resolución 645 de 2014 de la DIMAR, y deberá tener vigente la autorización emitida por la respectiva autoridad ambiental.

## **CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA**

### **4.1. Horarios**

#### **4.1.1. Horarios de atención al público**

La terminal de Puerto Drummond es de servicio privado, por lo tanto, no cuenta con horarios establecidos para atención de público relacionados con el manejo de carbón.

#### **4.1.2. Horario de trabajo**

La 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

#### **4.2. Condiciones de la prestación de los servicios.**

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

1. La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad establecidos en el contrato de concesión.
2. El desarrollo de la planificación portuaria.
3. El comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios del servicio.
4. La protección de los usuarios.
5. La libre participación en la prestación de servicios básicos.

#### **4.3. Documentación necesaria para la prestación de servicios.**

Los operadores portuarios que deseen prestar servicios en la terminal de Puerto Drummond deberán cumplir con la siguiente documentación y requisitos:

- Licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR donde se indique expresamente los servicios que presta.
- Resolución y registro de la Superintendencia de Puertos que lo acredite como Operador Portuario.
- Diligenciar el registro de Proveedores y las Declaraciones Irrevocables de Compras y de Servicios de APCI.
- Certificado de existencia y representación legal con fecha de expedición no mayor a 3 meses.
- Composición accionaria firmada por el Revisor Fiscal o en su defecto el Contador.
- Hoja de vida y fotocopia de la Cédula de Ciudadanía del Gerente o del representante legal de la empresa.
- Hoja de vida de la persona o empleado que se encargará directamente de las actividades en el puerto.
- Copia de algún Documento de Identificación oficial (cedula de ciudadanía, cedula de extranjería, visa, o pasaporte) donde conste el lugar y fecha de nacimiento, y la huella digital del(los) representante(s) legal(es) y apoderados registrados en el certificado de existencia y representación legal de su compañía (principales y suplentes).
- Copia del RUT actualizado.
- Certificación bancaria.
- Estados financieros del último año

- Dos certificados comerciales que referencien los bienes y/o servicios que haya prestado esta compañía y que sean el mismo tipo de servicios que está ofreciendo a la terminal de Puerto Drummond, especificando el tipo de bien o de los servicios realizados. No deben ser mayores a 6 meses y no pueden ser bancarias. Estas deben venir firmadas por el Comprador como prueba de que se verificaron.
- Listado del personal calificado que participará en las actividades del operador en el puerto, indicando: nombre completo, número de la cédula de ciudadanía y cargo.
- Copia de afiliación de sus trabajadores la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), Empresa Promotora de Salud (EPS), y Administradora Fondo de Pensiones (AFP). Además, último comprobante de pago con la correspondiente relación del personal.
- Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extras (Si aplica)
- Programa de salud ocupacional (SG - SGT)
- Certificado judicial vigente del representante legal, socios (no aplica en el caso de sociedades anónimas), miembros de junta directiva (principales y suplentes en el caso de sociedades anónimas), y de los trabajadores o empleados del operador.
- En caso de utilizar personal subcontratado, anexar copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa suministradora del personal.
- Certificación de actividades, emitida por los puertos donde ha prestado servicios en los últimos dos años.
- Justificación escrita de aptitud e idoneidad para los servicios que prestará en el puerto.
- Los vehículos que ingresen al terminal deberán estar en buen estado, para tal fin deberán enviar la información de cada uno de los vehículos anexando los documentos exigidos por ley y por las autoridades de transporte.
- Póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual.
- Aceptar las obligaciones expuestas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la terminal (Numeral 1.5. Obligaciones)

#### **4.4. Protocolo de verificación de información y documentos**

La terminal de Puerto Drummond cuenta con los dispositivos de análisis para la verificación de la información y documentos presentados por los usuarios en cumplimiento con los procedimientos de seguridad, de la legislación vigente, normas y acuerdos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior.

#### **4.5. Servicios generales**

##### **4.5.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso públicos**

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.

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

##### **4.5.2. Control de las operaciones portuarias**

Las operaciones portuarias son realizadas por empresas debidamente registradas y autorizadas como operadores portuarios, las cuales por sus características, obligaciones e idoneidad prestan de forma adecuada sus servicios cumpliendo las regulaciones nacionales e internacionales, además de las exigencias de la terminal.

##### **4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto**

La terminal de Puerto Drummond cuenta con servicio de vigilancia con compañías debidamente registradas ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, organismo regulador de la actividad de protección en la Nación con las especialidades y entrenamiento para su desempeño en el puerto y muelle de acuerdo a las estipulaciones de la Dirección General Marítima.

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

La terminal de Puerto Drummond cuenta con un sistema de iluminación en todas sus áreas operativas, perimetrales y administrativas. Sus características principales son:

- El voltaje que maneja el sistema de iluminación es de 220 y 480 voltios en las áreas operativas y 110 voltios en las áreas administrativas.
- Se utilizan luminarias con tecnología Metal Halide, Sodio (HPS) y Led
- Potencia entre 200 y 1000 W

#### **4.6. Servicios a la nave**

##### **4.6.1. Características del buque de diseño**

Las naves a las cuales la terminal de Puerto Drummond presta 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.

Las características de las naves (ship's particulars) a las cuales la terminal de Puerto Drummond puede prestar servicios son las siguientes:

- Eslora <sub>max.</sub>: 305 m
- Manga <sub>máx.</sub>: 50 m
- Calado de zarpe <sub>max.</sub>: 18.4 m
- Calado aéreo <sub>max.</sub>: 17 m
- Peso muerto: <220,000 toneladas
- Clase: granelero

Para que una nave sea atendida en las instalaciones de Puerto Drummond, esta debe ser nominada a través de la agencia marítima que la representa, una vez aprobada por la terminal, la nave debe enviar el aviso de arribo respectivo.

#### 4.6.1.1. Nominación de las naves

El agente marítimo respectivo debe realizar una comprobación previa de la nave para que cumpla con los requisitos generales de la terminal (ver anexo 5), así como enviar toda la información relevante requerida, incluyendo, pero sin limitarse a lo siguiente:

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. Número 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 abordado 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 o arribado.

#### 4.6.1.2. Aviso de arribo a la terminal

El Capitán de la nave debe enviar 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, éste a su vez deberá enviar los avisos del ETA diez (10) días antes y diariamente hasta su arribo a la terminal. Los avisos del ETA deben ser enviados todos los días antes de las catorce horas (14:00) GMT.

#### 4.6.2. Servicio de practicaaje

Toda nave con Registro Bruto superior a 200 TRB, está obligada a utilizar 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 del puerto.

Este servicio debe ser prestado por empresas de servicios marítimos de practicaaje que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.

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

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), la información para el requerimiento estará disponible en derroteros y en los avisos a Navegantes.

#### 4.6.3. Servicio de remolcador

De acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación emitida por la autoridad marítima nacional, toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB) superior a dos mil toneladas (2,000 t), está obligada a utilizar remolcadores en los puertos colombianos. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas (2,000 t) de registro bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario, con fundamento técnico comprobable.

Este servicio debe ser prestado por empresas de servicios marítimos de remolque que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.

La terminal de Puerto Drummond tomará las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las motonaves que utilizan la terminal. 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 APCI de acuerdo a las normas de seguridad aplicables a la terminal de Puerto Drummond y

cualquier disposición que sobre la materia regule la Autoridad Marítima. Igualmente, la terminal se reserva el derecho de no admitir remolcadores que pongan en riesgo la seguridad del personal, las instalaciones y las operaciones marítimas.

Los remolcadores deben contar con el bollard pull, cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características de la nave, meteorológicas, corrientes, vientos, mareas y profundidad de cada una de las zonas portuarias del país que determine la Autoridad Marítima.

Los remolcadores que prestan servicios en la terminal de Puerto Drummond, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizadas por ésta; deberán portar los certificados de navegabilidad y seguridad, con la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes y vigentes; deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación vigente expedida por la autoridad competente; deberán contar a bordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran.

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

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

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

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.

#### 4.6.4. Amarre y desamarre de buques

El servicio de amarre y desamarre de los buques no es un servicio que presta la terminal directamente, para tal efecto la agencia marítima es la encargada de coordinar los amarradores para el atraque o zarpe de las naves.

Las naves deben ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en la



terminal. El Capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea.

#### 4.6.5. Muellaje

El servicio de muellaje se les presta a todas las naves aprobadas por la Gerencia de Operaciones que arriben y realicen operaciones de cargue en la terminal de Puerto Drummond. Éstas naves están exentas del pago por este concepto.

#### 4.6.6. Apertura de escotilla

La apertura de escotillas, bodegas y demás espacios de la nave los deberá realizar el buque o en su defecto contratar a través de la agencia marítima una empresa que se encargue de este servicio cumpliendo con las normas y requisitos de la terminal.

#### 4.6.7. Acondicionamiento de plumas y aparejos

Ídem numeral anterior.

#### 4.6.8. Reparaciones menores

Las reparaciones de las naves atracadas deberán contar con la autorización de la autoridad marítima y de la terminal de Puerto Drummond.

Una vez autorizadas las reparaciones, estas deberán cumplir con todas las normas y medidas de seguridad de la autoridad marítima, la terminal y el buque. Cualquier mantenimiento, reparación u otro tipo de trabajo que sea llevado a cabo en el buque mientras éste permanezca atracado en el muelle será ejecutado bajo la total y absoluta responsabilidad del Capitán y armador del buque.

Para efectuar las reparaciones se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El buque no deberá deshabilitar la máquina principal ni sus auxiliares en ningún momento mientras se encuentre atracado en el muelle, que pueda inmovilizarlo en 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.

Las empresas que realicen reparaciones deberán contar con la licencia de explotación comercial de la DIMAR y ser acreditado como Operador Portuario para servicios de reparación previamente inscritos en la terminal de Puerto Drummond cumpliendo con los requisitos expuestos en el presente documento.

#### 4.6.9. Aprovisionamiento y usería

En la terminal de Puerto Drummond está limitado el aprovisionamiento de buques se

autorizará en los casos en que los capitanes de las motonaves así lo soliciten. Presentado este caso, el Capitán del buque deberá contactar a la agencia marítima, quien se encargará de realizar el servicio a través de un operador portuario inscrito, con licencia de explotación comercial y autorizado por la terminal de Puerto Drummond.

El operador portuario deberá seguir los procedimientos de seguridad establecidos en el plan de protección de Puerto Drummond para que se efectúen en forma segura, garantizando que este proceso se enmarque dentro de los estándares de protección y así evitar cualquier incidente de protección (contaminación del proceso comercial del puerto).

#### 4.6.10. Recibo y suministro de lastre – 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 477 de 2012 de la DIMAR en su Capítulo IV artículo 10 (O las mismas que la modifiquen o reemplacen). *Obligaciones Relativas a la Gestión de Agua de Lastre.* numeral 1. “Las naves y artefactos navales de navegación marítima internacional que procedan de puerto extranjero y pretendan deslastar en aguas o puertos colombianos, deberán hacerlo o cambiar totalmente su agua de lastre en aguas oceánicas a una distancia no menor a 200 millas náuticas y a una profundidad no menos de 200 metros, excepto cuando provengan del mar Caribe, caso en el cual la distancia no será menor de 50 millas náuticas y la profundidad no menor a 200 metros”. Numeral 2. El Capitán de la nave o artefacto naval deberá entregar a la Capitanía de Puerto la “Notificación de Agua de Lastre” junto con el aviso de arribo, antes de proceder con la descarga del Agua de Lastre.

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 o a través de su agente marítimo las sanciones, multas y daños incluyendo y sin limitar el lucro cesante y daños emergentes.

Para efectos de no entorpecer las actividades portuarias, APCI se reserva el derecho de ordenar al buque trasladarse a las zonas de fondeo autorizadas por DIMAR

mientras se resuelve la investigación y haya una solución de todos los asuntos relacionados. Todos los costos, gastos y tiempo que permanezca la nave en fondeo serán por cuenta y riesgo del propietario del buque.

#### 4.6.11. Suministro de combustible

El servicio de suministro de combustible a las naves NO está disponible o contemplado en la 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 y a la respectiva autoridad ambiental para llevar a cabo dicha maniobra en fondeo o donde la Autoridad Marítima así lo determine y apruebe.

#### 4.6.12. Servicios de lancha

El servicio de lancha se presta para efectuar las lecturas de calados inicial, intermedia y final. Para tal efecto la agencia marítima o el 1er oficial del buque deberá avisar como mínimo con 15 minutos de antelación a la lectura de calados al representante de la terminal con el fin de coordinar la lancha y al personal de seguridad física.

#### 4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos

La terminal de Puerto Drummond no presta el servicio de recibo de residuos y desechos provenientes de los buques, sin embargo, este servicio puede ser prestado por un operador portuario autorizado que cumpla con la normatividad aplicable, las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-07 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales, Especiales y Peligrosos, en su concomitante Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos y en el Programa PD-PMA-F-01 Manejo de Aguas Residuales destinado a la prevención, mitigación o corrección de los vertimientos desarrollados por el Departamento Ambiental de Drummond Ltd., los cuales conllevan una secuencia de actividades desde la generación hasta la disposición final de los diferentes tipos de residuos, así también con lo establecido en el procedimiento SIG-1651 de la terminal o cualquiera que sea aplicable, y deberá contar con la autorización emitida por la respectiva autoridad ambiental.

Los programas del Plan de Manejo Ambiental-PMA mencionados anteriormente hacen parte de la actual Licencia Ambiental de Puerto Drummond aprobada mediante Resolución 091 de 2011 de la ANLA.

En caso que un buque requiera el servicio de recepción de desechos, el Capitán del buque deberá solicitarlo a través de la Agencia Marítima especificando el tipo, cantidad y clasificación de los desechos de acuerdo al Convenio MARPOL. La agencia coordinará la recepción de los desechos con un Operador Portuario debidamente autorizado.

El Operador Portuario seleccionado será el encargado de la manipulación, transporte y disposición final de los desechos del buque.

Toda maniobra de recepción de desechos contará con el acompañamiento y supervisión de personal de los Departamentos de Operaciones y de Seguridad de la terminal. Los vehículos designados para el transporte de desechos deben ser escoltados desde su entrada hasta su salida por un supervisor del Departamento de Operaciones de la terminal de Puerto Drummond.

Finalizado el servicio, se procederá a la expedición del documento que certifique la cantidad de residuos recibidos, firmado y sellado por el Operador Portuario, el representante de la DIMAR y la firma y sello del Capitán del buque o su representante.

La Agencia Marítima se encargará de enviar una copia del recibo de residuos a la terminal de Puerto Drummond.

En la terminal de Puerto Drummond no está contemplado el recibo de desechos peligrosos, infecciosos, radioactivos y todos aquellos que sean nocivos para la salud humana.

#### 4.6.14. Recepción de residuos sólidos

Ídem numeral anterior.

#### 4.6.15. Servicio de vigilancia

La 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), tal como se describe en el numeral 1.5.7 del presente reglamento. Las normas de seguridad incluyendo el servicio de vigilancia para las instalaciones, la carga y las naves son las previstas en el Código PBIP de la terminal.

El servicio de vigilancia a las naves es una actividad incluida en el plan de protección de la terminal de Puerto Drummond y en general en los planes de protección de las naves donde se estipula que este servicio está a cargo de la agencia marítima como representante de la nave, quien contratará el servicio de vigilancia con compañías debidamente registradas ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, el cual es el organismo regulador de la actividad de protección en la Nación con las especialidades y entrenamiento para su desempeño en el puerto y muelle de acuerdo a las estipulaciones de la DIMAR.

#### 4.6.16. Servicios públicos

La terminal de Puerto Drummond no presta servicios públicos a las naves.

##### 4.6.16.1. Suministro de agua potable

El servicio de suministro de agua potable a las naves no está disponible ni contemplado por parte de la terminal de Puerto Drummond.

En caso en que el buque requiera de este servicio, el Capitán lo debe solicitar al agente marítimo, quien debe hacer las respectivas coordinaciones para llevar a cabo dicha maniobra.

Para la prestación de estos servicios, el agente marítimo debe contratar dicho suministro con operadores portuarios debidamente autorizados y avalados por las Autoridades Marítimas, Portuarias, Ambientales y por la terminal de Puerto Drummond.

##### 4.6.16.2. Electricidad

El servicio de suministro de electricidad a las naves no está disponible ni contemplado en la terminal de Puerto Drummond.

#### 4.6.17. Fumigaciones

El servicio de fumigaciones no lo realiza la terminal. En caso de requerirlo este debe ser coordinado a través de la agencia marítima con un operador portuario autorizado para esta función.

#### 4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos

La terminal de Puerto Drummond no presta servicio de alquiler de equipos o aparejos. En caso de requerir algún equipo o aparejo para el normal funcionamiento de la nave, este debe ser solicitado a través de la agencia marítima.

### 4.7. Servicios a los pasajeros

#### 4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros

La terminal de Puerto Drummond no presta servicio a buques de pasajeros ni cuenta con la infraestructura para tal fin.

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

Ídem numeral anterior.

#### **4.8. Servicios a la carga**

##### **4.8.1. Manipulación y transporte de Carbón**

La manipulación y transporte del carbón es realizado con equipo y sistemas de bandas trasportadoras encapsuladas certificadas por casas clasificadoras reconocidas para realizar las diferentes etapas del proceso de cargue de carbón a los buques, los cuales permiten un manejo limpio, seguro y efectivo con el fin de ser amigables con el medio ambiente y mantener las características de la carga de carbón en las condiciones requeridas por los clientes.

Durante las labores de manipulación, transporte y cargue de carbón a los buques, se tienen en cuenta las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-05 Manejo de Calidad del Aire y Ruido, que buscan minimizar la emisión de material particulado a la atmósfera por el manejo del carbón, en particular durante el transporte en bandas y sitios de transferencia del carbón y cargue a buques; así como mantener el nivel de ruido ambiental en el área de influencia de Puerto Drummond dentro de los valores admisibles señalados por la Resolución 627 de 2010 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT).

El programa del Plan de Manejo Ambiental-PMA anteriormente mencionado hace parte de la actual Licencia Ambiental de Puerto Drummond aprobada mediante Resolución 091 de 2011 de la ANLA.

Los equipos involucrados en la manipulación y transporte de carbón están expuestos en el numeral 3.13 del presente documento.

##### **4.8.2. Cargue/descargue/transbordo**

Para que una nave sea atendida para cargue en la terminal de Puerto Drummond, esta debe haber sido nominada y aprobada por la terminal, tal como se expresa en el numeral 4.6.1.1, así como contar con el plan de cargue.

###### **4.8.2.1. Plan de cargue**

El Capitán de la nave debe 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 de la terminal.

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

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

- La capacidad efectiva<sup>1</sup> de cargue del cargador de barcos es de 6,500 ~ 7,000 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.
- La 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 41.75 ~ 42.0 Ft<sup>3</sup> / 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.

La terminal de Puerto Drummond no maneja carga de importación ni transbordo.

Las características técnicas y descripción de los equipos utilizados en el cargue están expuestos en el numeral 3.13 del presente reglamento

#### 4.8.2.2. Régimen nominal de cargue

La terminal de Puerto Drummond garantiza el siguiente régimen de carga en un periodo de 24 horas consecutivas por WWD. (Ver Tabla 9)

Tabla 9. Regimen de carga WWD

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 la terminal de Puerto Drummond se deben tener las siguientes condiciones:

<sup>1</sup> Capacidad efectiva es la capacidad en condiciones típicas de funcionamiento.

1. El régimen de cargue corresponde a operación de 24 horas excluyendo los días de cese programado de operaciones descritos en el Capítulo IV, numeral 4.1.2 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.

#### 4.8.3. Estiba/desestiba

La estiba de los buques se realiza de acuerdo al plan de cargue acordado con el buque siguiendo las recomendaciones del código IMSBC y BLU con el fin de cargar el buque de forma segura y eficiente manteniendo las buenas prácticas y asegurando las condiciones estructurales y de navegabilidad.

El Capitán del buque es, en todo momento, el responsable de la seguridad durante las operaciones de estiba, las cuales deberán ser confirmadas al representante del terminal por medio de un plan de carga en conformidad con el numeral 4.8.2.1 del presente documento

La estiba de las naves en la terminal de Puerto Drummond se hará en cumplimiento de los requisitos que se describen a continuación:

- 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 la 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. Todos los costos y consecuencias en el caso que la inspección de limpieza no sea satisfactoria serán por cuenta del Armador de la nave.
- El agente marítimo deberá enviar la N.O.R. al terminal para su consideración y aceptación. El representante del terminal realizará en conjunto con el Capitán la lista de chequeo de seguridad (Anexo 7).
- 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. El plan de cargue debe firmarlo el Capitán, el agente marítimo y el representante del terminal en los espacios provistos para tal fin.
- El Capitán será responsable de la adecuada iluminación en las áreas de operación con el fin de evitar accidentes de personas o daños a la propiedad.



- El Oficial de carga o primer oficial deberá efectuar comprobaciones del calado del buque a intervalos regulares durante la realización de la operación de estiba 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.
- 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 numeral 4.8.2.1 plan de cargue.
- El terminal mantendrá un registro exacto de los tonelajes cargados en cada pase por bodega.
- La carga será razonablemente distribuida dentro de cada bodega a fin de evitar pérdida 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.
- Cualquier interrupción de las operaciones de cargue asociado con la incapacidad de mantener el deslastrado en forma balanceada o por otra razón atribuible al buque, será penalizado a razón de USD\$ 2,500/hora por los costos en los que debe incurrir la empresa estibadora por la demora presentada. Los cargos por esta penalidad los debe asumir el armador a través de su agente marítimo.
- Los medios de comunicación entre el buque y el terminal se deberán confirmar 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.
- 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.
- 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.
- Los daños causados al buque por parte del operador portuario o 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.

#### 4.8.4. Clasificación y toma de muestras

Una empresa independiente que cuenta con toda la experiencia, con una amplia trayectoria e idoneidad en el proceso de toma de muestras y clasificación de las características fisicoquímicas del carbón es la encargada de certificar la calidad y cantidad de carbón térmico cargado en las instalaciones de Puerto Drummond, para ello se realiza el muestreo de todo el carbón cargado por lotes en la terminal sin excepción por medio de dos sistemas de muestreo automático, uno de tipo banda cruzada y otro de corte de flujo. Con estos sistemas se obtienen las muestras representativas de cada lote, para luego prepararlas y analizarlas. El proceso de muestreo y análisis se realiza bajo normas ASTM y/o ISO cumpliendo con la cantidad de incrementos requeridos, entendiéndose por incremento la porción de material obtenida en una operación individual de toma de muestra, y la sumatoria de todos los incrementos componen la muestra bruta que será posteriormente preparada para su análisis.

#### 4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

La inspección de calados es un servicio ofrecido por la terminal a través de una empresa especializada, con amplia experiencia y reconocida internacionalmente en inspecciones de carga usando la metodología del cálculo de calados (Draft Survey) del estado inicial y final del buque con el fin de certificar la cantidad de carga embarcada.

#### 4.8.6. Trimado/trincado/tarja

La operación de trimado se realiza únicamente con el cargador de barcos, el cual cuenta con un dispositivo dirigible (Spout) con el fin de llenar los espacios vacíos y cargar la bodega uniformemente.

#### 4.8.7. Manejo y reubicación

La terminal de Puerto Drummond es una instalación portuaria dedicada al cargue de naves de comercio internacional en la modalidad de carga a granel de exportación y la infraestructura con la que cuenta es para tal fin.

Para el manejo de la carga, la terminal de Puerto Drummond dispone de equipo móvil, de un sistema de bandas transportadoras e infraestructura, tal como se describe en los numerales 3.13, 4.8.1, 4.8.2 y 4.8.3 del presente documento.

#### 4.8.8. Servicio a los contenedores

La terminal de Puerto Drummond es una instalación especializada en el manejo de carbón térmico a granel, por lo tanto, este servicio no se tiene contemplado en sus operaciones.

#### 4.8.9. Embalaje y Desembalaje

Ídem numeral anterior

#### 4.8.10. Pesaje/cubicaje

Los sistemas de bandas transportadoras que dirigen el carbón desde los volteadores a los patios de almacenamiento y hacia el buque cuentan con una serie de básculas de flujo con el fin de controlar y verificar los pesos constantemente. En el sistema de cargue directo, en cada una de las bandas que dirigen el carbón hacia los cargadores de barco se realiza una última verificación de los pesos de la carga, siendo este el dato de referencia para compararlo con el resultado final del cálculo de la carga por calados, el cual es el dato oficial de la carga embarcada.

El factor de estiba de la carga con el cual se calcula la capacidad volumétrica y con el cual el buque utiliza para realizar el plan de cargue es de 41.75 ~ 42.0 pies<sup>3</sup>/ton.

#### 4.8.11. Marcación y rotulación

La carga que maneja la terminal de Puerto Drummond viene clasificada e identificada desde las minas de acuerdo a sus características fisicoquímicas como resultado de las muestras que se envían a laboratorio, con esta información la carga se clasifica y se almacena en los patios de la terminal.

#### 4.8.12. Porteo de la carga

El servicio de porteo que se realiza en la terminal de Puerto Drummond es igual a lo descrito en los numerales 4.8.1 y 4.8.7 del presente documento.

#### 4.8.13. Consolidación o desconsolidación de mercancías

Tal como se describe en el numeral 4.8.8, la terminal de Puerto Drummond no maneja carga contenedorizada.

#### 4.8.14. Cadena de frío

Dadas las características de una terminal especializada en manejo de carbón térmico a granel este servicio no se contempla ni es requerido en las operaciones de la terminal.

#### 4.8.15. Aplicación de Dióxido de Carbono (Hielo seco)

La aplicación del hielo seco es un servicio que la terminal está en capacidad de prestar sin costo a las naves cuya duración del viaje a su puerto de destino sea mayor a 30

días, este servicio es opcional y a discreción del Capitán y/o Armador. La aplicación del dióxido de carbono tiene como finalidad reducir la oxidación de la carga como medida adicional para la navegación segura de las naves. El Dióxido de carbono dadas sus propiedades es un producto adecuado para cumplir con estas condiciones toda vez que no afectan la seguridad de las personas y a la carga (la hoja de seguridad del fabricante se les proporciona a las naves a la cuales se le va aplicar).

#### 4.8.16 Cargue adicional de carga

En caso que el Capitán de la nave solicite 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.

## CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

### 5.1. Maniobras

#### 5.1.1. Aproximación e ingreso al canal de la terminal portuaria

- Una vez confirmada la disponibilidad del muelle por parte de la terminal, ésta le informa al agente marítimo la posición de atraque, quien procederá a coordinar con el piloto práctico, la estación de tráfico marítimo, remolcadores y los amarradores el ingreso de la nave por el canal público de acceso hacia la terminal de Puerto Drummond.
- El representante de la terminal realizará una inspección a la posición de atraque confirmado a la agencia, con el fin de verificar que todas las condiciones de seguridad y de operaciones estén listas para recibir la nave.
- Cuando el buque ingrese por el canal de acceso el representante de la terminal mantendrá comunicación constante con el piloto práctico vía VHF canal 10 marino con el fin de coordinar el amarre de la nave en el muelle correspondiente indicando la ubicación final de amarre para las operaciones de cargue.

#### 5.1.2. Maniobra de atraque

- Una vez confirmada la posición de atraque, el piloto dará las instrucciones respectivas a la nave y a los remolcadores para realizar el acercamiento a la posición de atraque designada.

- El representante de la terminal mantendrá comunicación constante durante la maniobra e indicará la posición final de la nave en el muelle.
- Los amarradores estarán atentos a recibir las líneas de amarre y las colocarán de acuerdo a las instrucciones del piloto.

#### 5.1.3. Maniobra de amarre

- El amarre de la nave se realizará bajo la responsabilidad del Capitán, asistido por el piloto práctico, siempre en coordinación con el representante de la terminal y conforme a la configuración de amarre de acuerdo al tipo de buque. (ver tabla 10)
- El representante de la terminal indicará al piloto los puntos exactos donde posicionar la nave con respecto al muelle con el fin de conservar la distancia mínima segura entre los buques.
- Los amarradores se distribuyen en la proa y en la popa, de acuerdo a las instrucciones del piloto práctico y/o Capitán de la nave y a las condiciones de la maniobra en particular. Cada grupo debe tener un operario líder que reciba instrucciones, las transmita a los demás y supervise el servicio.
- Es necesario que el personal de amarradores se encuentre en su puesto y listos para maniobrar desde el mismo momento en que el piloto práctico aborde la nave para la maniobra de zarpe o en caso de maniobra de atraque, desde que la nave ingresa a la dársena de maniobras de la terminal.
- El personal que asista a realizar la operación debe disponer de todos los elementos de seguridad exigidos por la terminal, incluyendo y sin limitar a:
  - chaleco salvavidas tipo work vest con grado SOLAS para cada operario.
  - Zapatos de seguridad.
  - Guantes de protección.
  - Casco de seguridad.
  - Uniforme de colores vivos y reflectantes.
  - Linterna para uso en operación nocturna.
  - Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.
- Todo el personal de amarradores debe tener la suficiente experiencia en la prestación de este servicio, al igual que haber aprobado cursos de actualización que garanticen el conocimiento en las herramientas de trabajo, tanto en tierra como a bordo de los buques. Los amarradores que inicien entrenamiento deberán contar con la licencia de Marinero con los respectivos cursos básicos para la operación de amarre de un buque mercante.
- La maniobra o el servicio no termina hasta que el piloto práctico imparta la autorización de retirarse. En caso que sea necesario realizar algún cambio en el amarre o desamarre, el personal de amarradores debe estar disponible.

- El acceso al buque para la formalidad de recepción en muelle por parte del representante de la terminal, se hará una vez que el mismo se encuentre amarrado adecuadamente.
- El Capitán de la nave es el responsable de suministrar, instalar y operar la escala real de acceso adecuada, reglamentaria y segura. La escala real del buque debe contar con una red de seguridad debidamente afianzada por debajo de la misma, así mismo deberá estar supervisada con el fin de evitar averías debido al cambio de alturas y calados.
- El abordaje se realizará bajo las medidas de seguridad requeridas por el Convenio Internacional SOLAS. Capítulo V Regla 23 y siguiendo los procedimientos de seguridad industrial y del plan de PBIP de la terminal.

#### 5.1.4. Maniobra de zarpe

- Una vez finalizado el cargue, el representante de la terminal, la agencia marítima y el capitán de la nave procederán a firmar la documentación respectiva del cargue.
- La agencia marítima le entregará la documentación de autorización de zarpe expedida por la autoridad marítima al capitán de la nave.
- La agencia marítima coordinará con la estación de tráfico marítimo, piloto práctico, remolcadores y amarradores la hora de la maniobra de zarpe.
- El representante de la terminal junto con el personal de amarradores procederá a retirar la escala de acceso al buque y a soltar los cabos en coordinación con el piloto práctico.
- El representante de la terminal se mantendrá en comunicación con el piloto práctico hasta que éste confirme la salida del canal de acceso sin ninguna novedad.
- La nave se dirigirá a la zona de fondeo para realizar la respectiva inspección subacuática, la cual es de carácter obligatoria por parte de la terminal, y deberá ser coordinada previamente por la agencia marítima con los buzos de la Armada Nacional a menos que la autoridad marítima determine lo contrario.

#### 5.1.5. Maniobra de reviro

La navegación de entrada y salida por el canal de acceso público, las maniobras de aproximación, reviro, marcha atrás, atraque y desatraque de la terminal portuaria serán realizadas bajo las mayores condiciones de seguridad marítima y con el asesoramiento y recomendaciones del piloto práctico.

Las maniobras con los buques descritas anteriormente deberán ser asistidas por la cantidad y tipo de remolcadores establecidos por la autoridad marítima.

#### 5.1.6. Maniobra de fondeo

Las maniobras de fondeo deberán ser coordinadas por la agencia marítima en coordinación con el piloto práctico y control tráfico marítimo en las zonas establecidas por la autoridad marítima.

### 5.2. Seguridad en operaciones en las líneas de amarre de la terminal.

El muelle de la 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 de largos 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.
- 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.
- La cantidad de líneas de amarre están en función del tamaño de la nave, ver tabla siguiente.
- Cada línea de amarre debe disponer de sistemas o dispositivos atajaratas.

Tabla 10. Número de líneas y su distribución con respecto al atraque

TIPO DE BUQUE	LARGO DE PROA	TRAVES DE PROA	ESPRIN DE PROA	LARGO DE POPA	TRAVES DE POPA	ESPRIN DE POPA	TOTAL
HANDY SIZE	2	2	2	2	2	2	12
PANAMAX- POST-PANAMAX	2-4	2	2	2-4	2	2	12-16
CAPESIZE - LARGE CAPESIZE	4	2	2	4	2	2	16

El manejo de los cabos de amarre tiene un alto potencial y nivel de accidentalidad a bordo de los buques, de personas y 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 (ver ilustración 4).

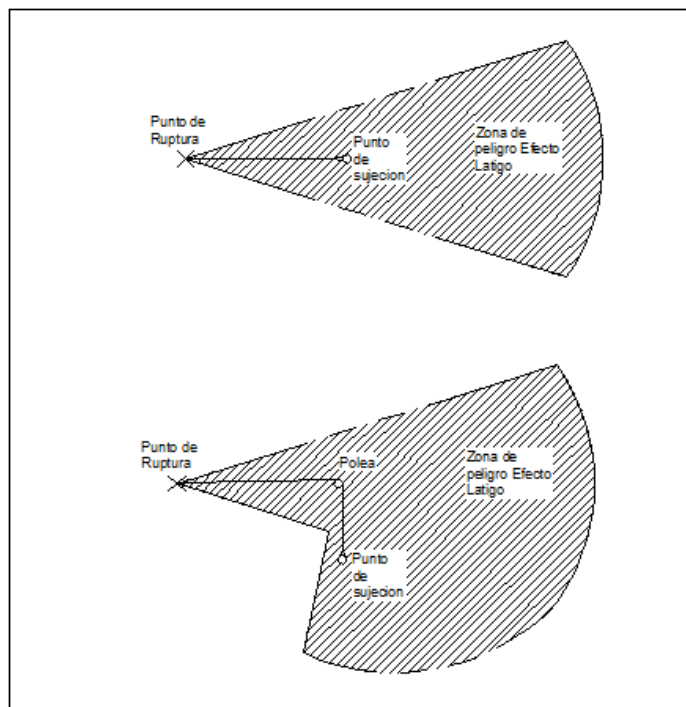


Ilustración 4. Zonas de peligro por efecto látigo



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 de la 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 7. 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.

### **5.3. Zarpe de emergencia**

En caso de presentarse una emergencia en la terminal, en la cual sea necesario el zarpe de las naves que estén atracadas en el muelle, éstas serán coordinadas con la agencia marítima y la estación de control tráfico marítimo donde se determinará la prelación de zarpe de cada nave (se les dará prioridad a las naves cargadas), así como la asignación de un piloto práctico para cada una de ellas.

### **5.4. Control tránsito del canal de navegación**

El control de tránsito por el canal público de navegación es competencia de la autoridad marítima a través de la estación de control tráfico marítimo.

### **5.5. Zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)**

#### **5.5.1. Establecimiento del nivel de alerta para condiciones adversas de tiempo.**

Un representante del terminal monitoreará diariamente los siguientes reportes meteorológicos:

- Reportes diarios de las condiciones meteomarinadas emitidos por DIMAR, CIOH, IDEAM y otros.
- Reportes NOAA-NHC (National Hurricane Center de Miami).
- Inspección y evaluación de condiciones meteorológicas in situ.

Al recibir una advertencia de condiciones adversas de tiempo un representante del terminal designado para tal fin establecerá el nivel de alerta correspondiente. Éste representante de igual manera dará el reporte respectivo a al Supervisor Líder del Muelle, Director de Seguridad Industrial, Departamento de Mantenimiento y demás dependencias que considere necesario de acuerdo a la severidad del evento

El nivel de alerta se establecerá tomando como guía las siguientes directrices

- **Alerta Amarilla:** Reporte de Evento Meteorológico extremo o en desarrollo con probabilidad de afectar el Terminal dentro de 48 horas, pero sin posibilidad de impactar el área en las 24 horas siguientes.
- **Alerta Naranja:** Reporte de Evento Meteorológico extremo o en desarrollo con probabilidad de afectar el Terminal dentro de 24 horas.
- **Alerta Roja:** Reporte de Evento Meteorológico extremo con inminente probabilidad de afectar el área en menos de 10 horas. Inminente evacuación de las naves atracadas en el muelle se tomarán las mismas medidas que en el numeral 5.3.

#### 5.5.2. Incendio a bordo de las naves atracadas en la terminal

Una vez notificada la emergencia de incendio en la nave se aplicará el protocolo de emergencia establecido en el buque, se activará el protocolo de emergencia de la terminal (Ver Anexo 9 Plan de Gestión del Riesgo de Desastres –Guías y Protocolos de Emergencia), se hará notificación a los demás buques atracados en el muelle y a las autoridades correspondientes. La maniobra de control de incendio se apoyará con los equipos contraincendios de la terminal y con los equipos FIFI de los remolcadores disponibles en el área. Si el fuego no es controlado y existe riesgo de propagación a la terminal o a otros buques, se solicitará al agente marítimo y autoridades portuarias intentar proceder con el desatraque de la motonave en emergencia o las motonaves en riesgo con el apoyo conjunto de remolcadores, piloto práctico, amarradores y demás recursos necesarios siempre conservando y velando por la seguridad de las personas, medio ambiente y equipos. La(s) nave(s) debe ser desplazada(s) al área de fondeo o al área donde las autoridades lo dispongan hasta superar la situación.

#### 5.5.3. Incendio en la terminal

En caso de un incendio en la terminal, se activará el protocolo de emergencia (ver Anexo 9 Plan de Gestión del Riesgo de Desastres – Guías y Protocolos de Emergencia) se seguirán las actividades y procedimientos allí establecidos, así como en la cédula de emergencia que corresponda al área afectada y la aplicación del protocolo general de incendio el cual contempla:

- Activación de la alarma
- Notificación de la emergencia
- Activación del sistema manual de control de incendios (si aplica)
- Uso de sistemas portátiles de extinción
- Activación de los líderes de emergencia
- Uso de mangueras e hidrantes
- Solicitud de apoyo si se requiere

- Evacuación si es requerido
- Retiro de buques de la terminal (si se requiere) ver numeral 5.3

#### 5.5.4. Situación de Orden Público.

Ante un inminente acto terrorista a la instalación portuaria en el cual el nivel de protección de la terminal llegue al máximo (Nivel 3) establecido por la autoridad competente, el departamento de protección de Puerto Drummond solicitará el retiro de las naves amarradas en el muelle hacia área de fondeo, así mismo la instalación portuaria estará cerrada temporal o permanentemente hasta que la situación esté normalizada. Para el zarpe de las naves se seguirá lo establecido en el numeral 5.3.

### 5.6. Apertura de bodegas

La apertura de bodegas es un procedimiento que realiza la tripulación de las naves que arriban a la terminal. Durante la reunión pre operativa que realiza el representante de la terminal con el buque, se le indica al capitán o al oficial encargado abrir las bodegas de acuerdo a la secuencia de cargue prevista en el plan de cargue acordado y aprobado por las dos partes.

### 5.7. Establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida de derecho a muelle

Los rendimientos de las naves están establecidos en el plan de cargue presentado por el Capitán de la nave, el cual debe ser enviado antes del arribo de la nave a la terminal para ser revisado y aprobado por el representante de la terminal siguiendo las recomendaciones del código BLU y las condiciones técnicas de la terminal. Ver numeral 4.8.2.1. Plan de Cargue.

Una vez arribe la nave a la terminal y antes de iniciar las operaciones de carga, el Capitán y el representante de la terminal acordarán el régimen de carga y el orden de distribución de la misma de modo que pueda cumplirse el plan de cargue final siendo este el documento donde las partes se comprometen a cargar según el régimen establecido.

Cualquier cambio del régimen de carga por parte de la terminal o régimen de deslastrado por parte de la nave, deberá ser comunicado a la parte correspondiente y se deberá acordar un nuevo plan de cargue.

Se perderá derecho a muelle en los siguientes casos, entre otros:

- Cuando las labores de cargue de una nave, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputables a la nave.
- Cuando la nave no arribe dentro de la ventana establecida y no esté disponible una posición de atraque para su atención, en este caso deberá esperar hasta que exista la disponibilidad de ésta.
- Cuando la Autoridad marítima así lo disponga.

- Cuando no cumpla con la documentación y condiciones establecidas por la Autoridad marítima o la terminal.
- Cuando la nave ponga en riesgo la seguridad de la terminal y el medio ambiente.

#### **5.8. Evacuación directa de cargas**

De acuerdo a la modalidad de comercio internacional la terminal de Puerto Drummond solo maneja carga de exportación, por lo tanto, no está contemplado un procedimiento para la evacuación directa de cargas.

#### **5.9. Inspección simultánea de mercancías**

Drummond Ltd. es un usuario registrado y reconocido por la DIAN como Altamente Exportador (ALTEX), este reconocimiento proporciona beneficios para realizar las actividades de comercio exterior, dentro de los cuales está la eliminación de la inspección física aduanera a la carga, sin perjuicio de que la autoridad aduanera pueda realizarla de manera aleatoria o selectiva cuando lo considere conveniente. Teniendo en cuenta lo anterior, la terminal de Puerto Drummond no tiene contemplado un procedimiento para este tipo de inspecciones.

#### **5.10. Inspección intrusiva y no intrusiva de carga**

La terminal de Puerto Drummond es una terminal de carga especializada en cargue de carbón a granel y destino internacional, por lo tanto, no cuenta con procedimientos o protocolos de inspección intrusivo y no intrusiva que se ajusten a la carga de cabotaje, carga nacional, zonas francas o depósitos aduaneros.

#### **5.11. Cargue con lluvia**

Cuando se presenta la condición de lluvia y esta es moderada, las operaciones de cargue continúan desarrollándose normalmente, sin embargo, siguiendo el procedimiento SIG-0861 del Sistema Integral de Gestión de la terminal, el Supervisor Líder de Muelle mantiene un constante monitoreo de las condiciones meteorológicas. En caso de presentarse un aumento de la lluvia en el área del muelle, en conjunto con el Supervisor de Mantenimiento y el Operador del Cargador de barcos en turno y haciendo uso de su buen criterio, el Supervisor Líder de Muelle puede decidir disminuir la rata de cargue u ordenar la parada de operaciones con el fin de evitar derrames de carbón en el sistema de bandas transportadoras, así como evitar la afectación de la calidad de la carga. Estos cambios de rata de cargue o parada de operaciones deberán ser informados al oficial en turno del buque.

El cierre de las bodegas de la nave será a criterio y responsabilidad única del Capitán, quien deberá atender las recomendaciones del código IMSBC y en particular a los cuidados que deban tenerse para controlar el contenido de humedad y prevenir la licuefacción de la carga (LHT – Límite de Humedad admisible en la carga para efectos de Transporte).

Una vez detenido el cargue y teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas en coordinación con el operador y el supervisor de mantenimiento se deberá asegurar cada uno de los cargadores de barco en las posiciones dispuestas para tal fin.

#### **5.12. Manejo de equipajes en naves de pasajeros**

La terminal de Puerto Drummond es una instalación especializada para cargue de buques graneleros, por lo que no contempla un procedimiento para la atención de cruceros u otras embarcaciones de turismo.

#### **5.13. Almacenamiento descubierto**

El almacenamiento del carbón en la terminal de Puerto Drummond se realiza en dos patios cuyas características están descritas en el numeral 3.11. Todos los patios y área de almacenamiento están en condiciones descubiertas.

Cuando el carbón es descargado de los trenes a través de los volteadores sencillo, doble o cuádruple, este puede ser cargado directamente a los buques o ser almacenado en los patios de carbón 1 y/o 2, en donde se clasifica de acuerdo a sus parámetros de calidad y mina de origen.

#### **5.14. Operaciones en fondeo**

La terminal de Puerto Drummond cuenta con la infraestructura para realizar el cargue directo a las naves, en concordancia con lo estipulado en los Decretos 3083 de 2007, 4286 de 2009 y la Ley 1450 de 2011, por tal motivo, las operaciones en fondeo no están contempladas en los servicios que presta la terminal.

#### **5.15. Entrega de la carga**

Para la entrega de la carga se realiza un procedimiento estándar utilizado internacionalmente para determinar la cantidad de carga a bordo usando los calados del buque.

El Capitán del buque deberá coordinar con el agente marítimo y con el representante de la terminal portuaria 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 las 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, más 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 certificador marítimo (*Marine Draft Surveyor*) verificará las condiciones iniciales del buque a cargar mediante la lectura de los calados de arribo y los cálculos respectivos para cumplir los requisitos de inicio de las operaciones de cargue.

Al final de las operaciones de cargue se realiza la lectura y cálculo de calados finales, el resultado de los cálculos de calado será el dato oficial de la cantidad de carga embarcada y será consignado en los documentos respectivos para legalizar la entrega de la carga.

Todo el tiempo en que se suspendan las operaciones de cargue que generen sobrecostos a la terminal con el propósito de adelantar cualquier inspección de calados por parte de los oficiales de la nave será por cuenta del armador y/o del fletador del buque.

#### **5.16. Manejo de cargas contaminadas**

La carga que maneja la terminal de Puerto Drummond mantiene un control permanente en toda la cadena de suministro por parte de todos los actores relacionados con el manejo del carbón. Los contaminantes metálicos y no metálicos presentes en la carga son detectados mediante equipos instalados en las bandas transportadoras, cuando se detecta alguna anomalía con la carga el supervisor de operaciones encargado reportará y actuará según lo contemplado en los protocolos operativos para identificarlos y retirarlos.

#### **5.17. Cargas objetables**

La carga que se recibe en las instalaciones de la terminal de Puerto Drummond procedente de las minas cuenta con la información detallada de las características de calidad emitida por la empresa certificadora. La carga se clasifica de acuerdo a esta información y se almacena en los patios o se envía directamente al buque.

Durante el cargue de carbón a las naves se realiza un muestreo y se va controlando las características de la carga de acuerdo a los requerimientos del cliente, así mismo las empresas Drummond LTD y Drummond Coal Mining LLC, propietarias de la carga, siguen las recomendaciones establecidas en el código IMSBC de la OMI, en el cual

establece que el expedidor de la carga debe realizar una declaración de esta, informando al buque las características fisicoquímicas del carbón que se va a embarcar.

#### **5.18. Remoción cargas objetables**

La terminal de Puerto Drummond no cuenta con la logística ni licenciamiento para llevar a cabo remoción de cargas (carbón) que hayan sido objetadas. En caso de llegar a requerirse una remoción de carga el buque deberá ser trasladado a otra instalación portuaria que disponga de la infraestructura para tal fin.

#### **5.19. Manejo de cargas para otros puertos, cargas en tránsito**

En la terminal de Puerto Drummond no se manejan cargas de transbordo a otros puertos, ni cuenta con la infraestructura para el manejo de esta modalidad de carga.

#### **5.20. Rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua**

Los protocolos relacionados con la caída y rescate de la carga u objetos al agua están establecidos en el Anexo 9 Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (ver Guías y Protocolos de Emergencia) y en el procedimiento establecido por Operaciones de Buceo incluido en el Sistema Integral de Gestión de la terminal (SIG-1576), aplicando las directrices y controlando los riesgos asociados con esta actividad para mantener la seguridad, salud y protección del medio ambiente.

#### **5.21. Prevención presencia de animales**

Los protocolos para evitar la presencia de animales son los establecidos por el RSI y controlados por sanidad portuaria, quienes se encargarán de realizar las inspecciones y verificación de los certificados de sanidad abordó (CSB).

La terminal cuenta con programas para controlar y prevenir la presencia de fauna domestica y de otros animales al interior de sus instalaciones que potencialmente puedan afectar la salud pública y la salud ambiental. Para mitigar la presencia de animales se cuenta con cercas tipo malla y un programa de captura y adopción de fauna domestica avalado por la secretaria de salud quien dicta las directrices al respecto.

Una vez esté amarrado el buque el representante de la terminal exigirá la colocación en todos los cabos usados para el amarre del buque los atajaratas o dispositivos para evitar el paso de roedores entre el buque y el muelle.

La terminal cuenta con un programa de desratización en el muelle, pasarela y áreas susceptibles a la proliferación de este tipo de animales.

## 5.22. Operación de equipos

Todo operador de equipo y de equipo pesado debe estar entrenado y autorizado para realizar dicha labor.

Antes de mover y/o conducir el equipo:

- Todo operador está obligado a realizar la inspección pre operacional de su equipo.
- Todos los puntos de la lista de chequeo deberán ser revisados a conciencia.
- Antes de poner en marcha el equipo, asegurar que no existe ningún obstáculo.
- Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad para los ocupantes de un equipo.
- El orden y aseo en la cabina son obligatorios.
- Debe cumplir con todas las señales de tránsito – límites de velocidad, pare, ceda el paso, etc.
- Uso de elementos de protección personal (EPP).

Los equipos pesados no se deberán adelantar unos a otros, a menos que el equipo a pasarse esté fuera de servicio. Una adecuada visibilidad y área despejada son necesarias cuando esto sea necesario.

Dar marcha atrás o reversar es una operación que requiere absoluto control sobre el entorno. Antes de iniciar esta maniobra el operador debe asegurarse que no haya personas o equipos en su trayectoria. Si es necesario debe solicitar un guía en tierra. Si la alarma de retroceso no está funcionando, se debe reportar de inmediato y tomar todas las medidas pertinentes para reversar (radio de comunicaciones, luces, y/o ayuda en tierra).

Se deben tomar precauciones adicionales cuando se presenten condiciones adversas en la vía como, por ejemplo: polvo, conducción nocturna, vías húmedas, etc.

En Puerto Drummond, cuando los equipos pesados transiten por las vías principales (fuera de los patios) deberán ir escoltados; por razones de funcionalidad se exceptúan el Tanquero, la Motoniveladora, los cargadores tipo CAT 928 o similar.

El vehículo escolta deberá:

- Encender todas las luces, incluyendo las intermitentes.
- Mantener comunicación constante con el operador del equipo.
- Anticiparse en las áreas críticas para controlar el tráfico de los otros vehículos.

Cuando se efectúen servicios o tanqueos, el operador del equipo deberá permanecer en el sitio y coordinar los movimientos con el lubricador. Este último debe desactivar (apagar) el “master switch” para efectuar el servicio y solo él mismo podrá reactivarlo nuevamente. En ningún caso el operador pondrá en marcha el equipo sin la aprobación y coordinación del Lubricador.



### 5.23. Ingreso y salida de personas

La Instalación Portuaria dispone de una puerta terrestre para el ingreso, ágil y seguro de personas, cuenta con caseta para recepción de documentos y sistema de inspección física.

#### a) Procedimiento de control de acceso para contratistas, proveedores y visitantes

El ingreso debe ser autorizado a través del aplicativo de agendamiento de visitantes, el cual debe ser diligenciado por un funcionario autorizado de cada dependencia vía intranet con la información completa de cada una de las personas visitantes. Aplican excepciones en situaciones especiales o emergencias autorizadas por el Coordinador de Seguridad de Puerto o el Oficial de Protección.

A aquellos contratistas y proveedores que ingresan más de 3 veces por semana, previo estudio de seguridad, se expide la tarjeta de acceso permanente, la cual está programada con el turno de trabajo y horarios autorizados para permanecer en la instalación portuaria, a su ingreso en la portería principal deberá pasar su tarjeta de proximidad por la lectora para que le sea permitido el ingreso.

Para contratistas esporádicos o por tiempo limitado se les expedirá tarjeta de visitante con un adhesivo que contiene la fotografía, nombre y número de identificación. Cada tarjeta indica con su color el área autorizada a visitar, quedando registro sistematizado de esos ingresos y de fácil reconocimiento por el personal de protección.

A todo contratista o visitante que ingrese a la instalación portuaria se le debe efectuar una inspección personal, deberá pasar por el arco detector de metales complementado con el empleo del detector manual, así mismo, se efectuará una inspección a sus elementos y vehículos, evitando el ingreso de elementos no autorizados como armas, cámaras fotográficas o de video, bebidas alcohólicas, estupefacientes entre otros. Igualmente, por su dificultad para la inspección y efectos nocivos de carácter sanitario se prohíbe el ingreso de alimentos preparados (comidas) diferentes a los suministrados por la compañía o contratistas de alimentos autorizados.

Para autorizar el ingreso de personas portadoras de armas de fuego, éstas deben quedar en custodia del personal de seguridad de la portería, descargadas y puestas bajo llave en un contenedor destinado para tal fin. El arma podrá ser reclamada a la salida únicamente por el dueño o responsable de ésta.

Se coordina su movimiento en el móvil de recorrido interno hasta el área o dependencia a visitar;

Una vez termina su visita es transportado nuevamente a portería.

Cuando el contratista trae elementos de su propiedad, le será expedida una constancia que le permite su posterior retiro de las instalaciones.

b) Acceso de personal a instalaciones, muelle y naves

En cumplimiento con la seguridad Marítima Internacional la terminal mantendrá seguridad y control del acceso de vehículos y personal a las instalaciones, muelle y a las naves.

- Todo el personal portará siempre la identificación del terminal en un lugar visible.
- 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
- Todo el personal de visitantes y contratistas que requieran ingresar a las instalaciones por primera vez deberán asistir al curso respectivo de Seguridad Industrial y deben estar acompañados por un funcionario de la terminal de Puerto Drummond durante su visita.
- Todo el personal de visitantes, contratistas y tripulaciones 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.
- El acceso a la nave 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

c) Desembarco y tránsito de tripulaciones

- El desembarco de las tripulaciones debe ser solicitado de forma previa a la terminal de Puerto Drummond a través de la agencia marítima, siguiendo el procedimiento establecido para tal fin una vez la nave cuente con libre plática por parte de las autoridades portuarias. Las tripulaciones que desembarquen 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 o 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 la terminal de Puerto Drummond.
- El ingreso y salida de las tripulaciones a la terminal deben ser realizados en horario diurno (6:00 - 18:00 horas) exceptuando los casos de emergencia.
- Las tripulaciones deben abstenerse de ingresar o retirar cualquier tipo de mercancía a la terminal.
- Las tripulaciones no podrán ingresar a la terminal en estado de embriaguez ni tampoco ingresar bebidas alcohólicas o sustancias narcóticas, ni estar bajo influencia de éstas mismas.

#### **5.24. Ingreso y salida 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 por 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 10 - Reglas Generales de Seguridad Industrial e Higiene, incluyendo pero sin limitar:

- Curso de manejo preventivo.
- 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 contra incendios.
- Equipo de carretera completo, llanta de repuesto, botiquín auxiliar.
- El uso de cinturón de seguridad es obligatorio.

La Instalación Portuaria dispone de una puerta terrestre para el ingreso, ágil y seguro de vehículos automotores de carga, con carriles o vías de ingreso y de salida, caseta de radicación de documentos y sistema de inspección física.

Si es indispensable el ingreso de vehículos de contratistas, proveedores y visitantes a la instalación portuaria, se le autoriza el ingreso con un vehículo guía la primera vez y en las ocasiones posteriores con el control por parte del personal de protección y las inspecciones del caso a la entrada y salida de la terminal.

### **5.25. Ingreso y salida de vehículos de carga**

Los vehículos de carga que ingresan a la terminal de Puerto Drummond que son requeridos por la operación o por el área de bodega deberán pasar por el sistema de básculas para la toma de peso al ingreso y salida de la terminal.

La carga de exportación únicamente ingresa por vía férrea. Ver numeral 3.10

Cuando un proveedor requiera dirigirse a la bodega debe estar agendado a través de la aplicación correspondiente, además de presentar la copia de la orden de compra. Las entregas de materiales o suministros por parte de proveedores se realizarán entre las 07:00 y las 17:00 horas, (salvo circunstancias excepcionales).

Para la salida de elementos que son de propiedad de la empresa, se requiere la respectiva orden de salida firmada por el Supervisor de bodega, previa verificación y comparación de firmas.

La salida de elementos propiedad de la compañía solo está autorizada entre las 07:00 y las 17:00 horas y en ningún caso pueden salir elementos o chatarra después de estas horas. Se exceptúa la salida de materiales y equipos para realizar operaciones de emergencia o en la localidad de Santa Marta.

### **5.26. Ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios**

La terminal de Puerto Drummond cuenta con el equipo necesario e idóneo para realizar la actividad portuaria de forma segura y eficiente, sin embargo, en el caso que se requiera alquilar e ingresar equipo portuario de forma temporal a sus instalaciones estos equipos deberán cumplir con los requisitos que apliquen en el numeral 1.5.1 (Obligaciones del Operador Portuario), 5.24 y 5.25 del presente documento, además de dar cumplimiento con las normas establecidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la terminal.

### **5.27. Manejo de todo tipo de carga**

#### **5.27.1. Entrada y recibo de carga**

La entrada y recibo de la carga es coordinada por el personal de operaciones de ferrocarril y operaciones de patio de la terminal de Puerto Drummond.

El Supervisor de Operaciones ferrocarril le comunica al Supervisor de patio la llegada del tren al puerto, el Supervisor de Operaciones patio procede a confirmarle a éste el volteador de vagones en el cual será descargado el tren, recibida esta comunicación el Supervisor de Operaciones ferrocarril comunica a la tripulación del tren el destino del servicio.

El Supervisor de Operaciones patio comunica al operador del volteador de vagones y a la torre de control la llegada de tren cargado y les informa el plan de descargue del tren, el Supervisor de Torre de Control programa el sistema de bandas y apilador para transportar el carbón a los patios o al muelle de cargue directo según haya sido instruido.

Al terminar de descargar el tren, se le informa al Supervisor de Operaciones patio y ferrocarril para que sean retiradas las góndolas descargadas, el retiro de estas góndolas solo podrá realizarse cuando el semáforo se encuentre en verde. El maquinista de locomotora debe confirmar al operador del volteador de vagones antes de retirar el tren.

#### 5.27.2. Almacenamiento de carga

Durante el descargue del tren, el carbón es trasladado a los patios de almacenamiento a través de las bandas transportadoras y son colocados por apiladores radiales y longitudinales en su zona respectiva.

En el caso del patio N° 1 los apiladores radiales descargan en el piso, de allí lo toman los cargadores frontales y cargan los camiones para trasladarlos a las áreas asignadas para ser descargado y apilado por los tractores de oruga conformando cada pila de carbón de acuerdo a las instrucciones del Supervisor Líder de Operaciones patio.

#### 5.27.3. Entrega y salida de carga

Una vez aprobado el plan de cargue (numeral 4.8.2.1 Plan de cargue) los supervisores de operaciones iniciarán el cargue del buque bien sea usando el carbón que está siendo descargado de los trenes, del carbón que se encuentran en los patios de almacenamiento o alternando estas dos modalidades, lo anterior basándose, entre otros procedimientos y protocolos operativos, en el procedimiento SIG-305 Operación segura en pilas de carbón.

#### 5.27.4. Transferencia de carga a otros medios de transporte

En los procesos de manejo de carga que realiza la terminal de Puerto Drummond existen dos puntos donde se realiza transferencia de carga a otros medios de transporte:

- De los trenes a las bandas transportadoras a través de los 03 volteadores de vagones y,
- De las bandas del muelle de cargue directo a los buques.

Estos procesos se pueden visualizar en el Diagrama de Mezclas de la terminal de Puerto Drummond, Anexo 1.3.

### **5.28. Manejo de mercancías peligrosas IMDG**

La terminal de Puerto Drummond por ser un terminal especializado en la modalidad de exportación de carga sólida a granel, específicamente carbón térmico, no maneja ni recibe mercancías peligrosas contempladas en el código IMDG (International Maritime Dangerous Goods).

### **5.29. Aplicación del Reglamento sanitario internacional (RSI 2005)**

La terminal de Puerto Drummond como instalación portuaria de comercio internacional y punto de entrada al territorio nacional cumple con todas las normas establecidas por la autoridad sanitaria nacional e internacional.

#### **5.29.1. Notificación**

Antes de la llegada al puerto de escala en el territorio nacional, el Capitán de la nave debe averiguar cuál es el estado de salud a bordo y entregar a la autoridad portuaria la Declaración Marítima de Sanidad, refrendada por el médico de a bordo si lo hay.

De acuerdo con el RSI, los capitanes de embarcaciones o sus representantes son los responsables de poner en conocimiento a las autoridades de los puertos de destino, con la mayor antelación posible a la llegada, todo caso de enfermedad con signos de naturaleza infecciosa o prueba de riesgo para la salud pública a bordo tan pronto como tengan conocimiento de dicha enfermedad o riesgo. Esta información será transmitida de inmediato a la autoridad competente del puerto. En caso de urgencia, el capitán comunicará la información directamente a la autoridad competente del puerto.

En este caso en particular, cuando se tiene la sospecha de una ESPII el Capitán, en coordinación con el armador y el agente naviero, debe reportar a través de la central de radio de la Oficina de Sanidad Portuaria de la Secretaría de Salud Departamental del Magdalena el tipo y nombre de la embarcación, procedencia, día y hora aproximados de arribo, número de tripulantes y número de personas con sospecha de ESPII, sintomatología y especificación de las necesidades para la atención de los pacientes.

#### **5.29.2. Proceso de activación y desactivación**

La coordinación general de las acciones preventivas, de control y de mitigación frente al riesgo de ESPII en el país, implica acciones conjuntas y coordinadas del Ministerio de Salud, el Instituto Nacional de Salud, INVIMA, Superintendencia de Salud y las Entidades Territoriales de Salud, dependiendo de la dinámica y de las necesidades en la respuesta del evento.

Las medidas que adopte la empresa ante una emergencia sanitaria deben ser parte del Plan Nacional Integral para una ESPII, diseñado y ejecutado por las autoridades portuarias y sanitarias distritales.

La aplicación de las medidas previstas en el Plan depende de los niveles de alerta dispuestos por las autoridades sanitarias del Estado o las fases de evolución de pandemias establecidas por la OMS. Debe adoptarse un concepto de gestión de los riesgos para ir reforzando las medidas de control en función de cómo evoluciona la situación.

La activación de las medidas sanitarias de la empresa se toma con base en la verificación y notificación escrita de la situación por parte de las autoridades sanitarias distritales.

De igual forma el monitoreo y evaluación de la situación está a cargo de las autoridades.

La desactivación o reducción progresiva de las medidas de control también es decisión de las autoridades sanitarias del Estado.

### 5.29.3. Medidas adoptadas

Ante una notificación por parte de una nave, la autoridad competente podrá adoptar medidas sanitarias adicionales, incluso el aislamiento de los medios de transporte, para impedir la propagación de la enfermedad. Dichas medidas adicionales se notificarán al Centro Nacional de Enlace para el RSI.

Las medidas, a cargo de las autoridades sanitarias portuarias, deben ser conformes al nivel de alerta definido por ellas, por lo general basados en la información suministrada por la OMS y pueden incluir:

- Verificación del protocolo para responder adecuadamente en caso de emergencia de salud pública, incluido el nombramiento de un coordinador y puntos de contacto para el punto de entrada perteneciente y los organismos y servicios de salud pública y de otro tipo que corresponda.
- Distribuir el aviso de alerta sanitaria (AAS) a las tripulaciones.
- Realizar inspecciones a las embarcaciones por personal capacitado para tal fin.
- Distribuir formularios de declaración de salud (FDS) para las tripulaciones.
- Ofrecer un espacio adecuado para entrevistar a las personas sospechosas o afectadas, al que no tengan acceso los demás tripulantes (idealmente en la misma embarcación).
- Aplicar medidas iniciales de detección, tales como reconocimientos visuales y control de la temperatura de las tripulaciones.
- Notificación de posibles casos a las autoridades y entidades correspondientes.

- Suministro de equipo de protección personal o cualquier otro equipo que requieran las autoridades sanitarias o personal involucrado en la atención del evento.
  - Realizar la evaluación inicial de los pacientes (a cargo de un médico asignado por Sanidad Portuaria) en la embarcación.
  - Definir las medidas para la evaluación y atención de los pacientes afectados, estableciendo acuerdos con los servicios médicos locales para su aislamiento, tratamiento y servicios de apoyo que puedan ser necesarios.
  - Asignar el servicio de ambulancias para el transporte de los afectados y de las rutas a seguir.
- 
- Definir los requerimientos de evaluación y de ser necesario, la cuarentena de los viajeros sospechosos, de preferencia en instalaciones alejadas del punto de entrada.
  - Definir y aplicar medidas para desinsectar, desinfectar, descontaminar o someter a otro tratamiento equipajes, cargas, medios de transporte, mercancías o paquetes, inclusive cuando corresponda, en lugares designados y equipados especialmente para este efecto.
  - Definir el manejo apropiado para la disposición de los desechos generados.

El Capitán de la nave se debe poner en comunicación con el representante de la compañía naviera para la coordinación de otras acciones de control necesarias mientras se realiza la evaluación de la situación sanitaria.

#### 5.29.4. Acciones al interior de la terminal de Puerto Drummond

Las acciones mencionadas son tomadas por las autoridades sanitarias portuarias y deben evitar el ingreso de los posibles afectados o infectados a las instalaciones del puerto, para evitar la propagación de la enfermedad entre la población trabajadora.

En caso de una sospecha o declaratoria de alerta sanitaria, la empresa debe prestar el apoyo requerido por los médicos de Sanidad Portuaria, respecto a su transporte, comunicaciones, elementos de seguridad y similares.

Si se emite una alerta sanitaria se deben tomar medidas al interior de la empresa, incluyendo:

- Revisión de la información emitida por las autoridades sanitarias y emisión de alertas para los trabajadores, con la información que se considere pertinente.
- Capacitación a los profesionales de la Unidad de Salud y de otras áreas requeridas (servicios especiales, ambiente, aseo, etc.) sobre RSI y los protocolos establecidos para detección y manejo de las diferentes enfermedades de notificación obligatoria.



- Definición de medidas de vigilancia activa por parte de los profesionales de la Unidad de Salud de la población trabajadora. Todo caso sospechoso debe ser derivado al sistema de salud y debe ser notificado tempranamente a las autoridades sanitarias.
- Refuerzo de la vigilancia del ausentismo médico para detectar indicios de contaminación o infección. Indicaciones específicas para que los trabajadores con fiebre o síntomas consulten al médico y reciban tratamiento hasta su recuperación antes de ir a trabajar.
- Definición de campañas específicas de vacunación para la población trabajadora.
- Definición de necesidades especiales de equipo de protección y otros elementos para reforzar la higiene, en especial de manos.
- Determinación de necesidades adicionales de aseo y desinfección de superficies o áreas.
- Brindar la información requerida y en los plazos establecidos a las autoridades sanitarias.
- Examinar otros procedimientos que puedan ser necesarios y disponer su adopción.

Se deben mantener en todo momento una serie de acciones adicionales de carácter preventivo:

- Apoyar las actividades, simulacros y reuniones que programe Sanidad Portuaria, estableciendo las acciones de mejora identificadas.
- Acceso a servicios médicos apropiados, incluidos medios de diagnóstico situados de manera tal que permita la evaluación y atención inmediatas de los trabajadores.
- Notificar de manera inmediata e investigar cualquier caso sospechoso de cólera, defunción por diarrea u otra enfermedad de notificación obligatoria.
- Elaborar y desarrollar materiales educativos sobre medidas de prevención y control a la comunidad trabajadora sobre las ESPII.
- Disponer de un programa y de personal capacitado para control de vectores y reservorios en las instalaciones del puerto.
- Mantener los protocolos de bioseguridad en las instalaciones de la unidad de salud y el área de almacenamiento de residuos correspondiente.
- Velar por un entorno saludable, en particular de abastecimiento de agua potable, manipulación adecuada de alimentos, servicios sanitarios, almacenamiento y eliminación de desechos sólidos y líquidos, ejecutando programas de inspección apropiados.

### **5.30. Atención de emergencias y contingencias**

En el Anexo 9 Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (ver Guías y Protocolos de Emergencias) se tienen identificados los riesgos, emergencias, contingencias y sus respectivos protocolos de manejo de acuerdo a las acciones establecidas en el Decreto 2157 de 2017, así mismo en caso de presentarse una emergencia ambiental se deberá reportar a la autoridad ambiental competente y al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT) mediante el formato único establecido en el artículo 2.2.2.3.9.3 de la Resolución 1767 de 2016, dicho formato se diligenciará a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en línea VITAL.

Las guías y protocolos de Emergencia incluyen, pero no se limitan a:

#### **5.30.1. Derrames de hidrocarburos**

Adicional a los protocolos y planes de atención de emergencias que se encuentran en el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (Ver anexo 9), las naves que arriben a la terminal de Puerto Drummond deben contar con su propio plan “SOPEP” de acuerdo a la Regla 26 de MARPOL.

#### **5.30.2. Escape de gas natural licuado – GNL**

En la terminal de Puerto Drummond no se tiene contemplado un protocolo para este tipo de carga teniendo en cuenta que es una terminal especializada y exclusiva para cargue de carbón a granel. Por lo tanto, el escape de GNL no es un riesgo contemplado en la matriz de evaluación del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres-PGRD

#### **5.30.3. Derrame de granel líquido**

En la terminal de Puerto Drummond no se tiene contemplado un protocolo para este tipo de carga teniendo en cuenta que es una terminal especializada y exclusiva para cargue de carbón a granel. No obstante, los planes de contingencia y emergencias contemplan los riesgos y protocolos de manejo para derrames de hidrocarburos y otros contaminantes líquidos.

#### **5.30.4. Derrame de granel sólido**

Los protocolos y planes de atención de emergencias relacionados con el derrame de carbón están contemplados dentro del Anexo 9 Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (Ver Guías y Protocolos de Emergencia).

### **5.31. Circulación dentro de la Terminal**

Para la circulación en la terminal de Puerto Drummond se han establecido las siguientes normas y recomendaciones:

#### **5.31.1. Seguridad general en el manejo de equipos y vehículos**

- Únicamente los vehículos autorizados pueden transitar por las instalaciones de Puerto Drummond.
- El cinturón de seguridad es de uso obligatorio para todos los ocupantes.
- El patrón de tráfico en Puerto Drummond es por la derecha:
- Está estrictamente prohibido usar cualquier vehículo o equipo que no esté en buenas condiciones de trabajo.
- Vehículos o equipos que estén fuera de servicio por causa de defectos mecánicos no deberán ser empujados o halados para encenderlos. Cuando un vehículo o equipo quede inhabilitado en la vía, debe ser protegido con conos de seguridad o señales de prevención a ambos lados (frente / atrás), para indicar que el vehículo o equipo está fuera de servicio. Adicionalmente, el equipo o vehículo deberá quedar asegurado (con cuñas) para evitar que se mueva inesperadamente.
- Cuando un conductor llegue a una señal de PARE, deberá detener el vehículo o equipo completamente y deberá asegurarse de que la vía esté despejada antes de continuar la marcha.
- Es obligatorio respetar los límites de velocidad establecidos y señalizados. El límite de velocidad señalado es el máximo límite de velocidad que el conductor debe manejar su vehículo o equipo en condiciones ideales, sin embargo, se recomienda disminuir la velocidad y aumentar las medidas de precaución cuando exista exceso de humedad en el terreno o las condiciones de visibilidad no sean favorables.
- Los únicos sitios autorizados para cruzar la línea férrea son los pasos de nivel habilitados. Nunca se deben cruzar sin primero parar y asegurarse que el tren no esté próximo en ninguna dirección. El tren siempre tiene la prelación de la vía.
- Se debe mantener concentración y estar atento mientras se conduce un vehículo o equipo. Leer o utilizar teléfonos celulares mientras se conduce vehículos o se opera equipo móvil está estrictamente prohibido.
- Nunca se debe dejar solo un vehículo encendido. Siempre se debe estacionar en un lugar seguro, donde no exista peligro de ser golpeado por otro vehículo o equipo.
- Nunca se debe bajar de un vehículo o equipo pesado en movimiento. Está estrictamente prohibido.
- Abandonar la cabina de un equipo pesado mientras está encendido el motor, se considera un comportamiento inseguro y por lo tanto no es una práctica autorizada. En caso de ser necesario, el operador deberá apagar el motor o solicitar asistencia para garantizar el control del equipo.
- Los montacargas deben transitar con los trinchas bajos.
- Está estrictamente prohibido lavar vehículos/equipos o parte de estos con el camión cisterna cuando se encuentre en su operación de riego de vías. Se debe

mantener la distancia estipulada cuando se encuentre detrás de este equipo y está prohibido sobrepasarlo.

- Se debe asegurar que el área esté despejada de personal y equipo antes de dar marcha adelante o atrás de cualquier vehículo o equipo.
- Los vehículos que presenten condiciones inseguras o fuera de los estándares establecidos, deben ser revisados prioritariamente, de ser posible llevarlo al taller de mantenimiento, de lo contrario se debe estacionar en un área segura y solicitar asistencia.
- Conductores y operadores deben estar preparados para emergencias como paradas repentinas, patinadas, fallas mecánicas, fallas de dirección, reventón de llantas, trabas en el acelerador, incendios, fallas en uno o más sistemas de frenos, etc. de tal forma que puedan tomar las acciones necesarias para minimizar lesiones personales y daños a los equipos.
- Se debe mantener una distancia mínima de 5 metros entre el vehículo o equipo con las líneas eléctricas.
- Cuando sea necesario estacionar en una rampa, se debe aplicar el freno de parqueo y girar las ruedas hacia la berma para bloquear el movimiento.
- En el evento de tener un incidente con el vehículo o equipo, debe ser reportado inmediatamente al Departamento de Seguridad Industrial.
- Esta estrictamente prohibido conducir bajo la influencia del alcohol o cualquier tipo de drogas.
- Las cabinas, los vehículos y los equipos móviles deben mantenerse libre de material que pudiera causar un incidente. No es permitido el transporte de líquidos inflamables dentro de las cabinas.

#### 5.31.2. Distancia de seguimiento entre equipos

- La distancia mínima de seguimiento entre los equipos pesados en terreno plano es de 50 metros.
- La distancia mínima de seguimiento entre los equipos pesados en terreno con pendiente es de 65 metros.
- Las distancias de los numerales anteriores deberán ser incrementadas si las condiciones de la vía, condiciones climáticas u otras condiciones de operación así lo requieran.
- La distancia mínima de seguimiento para vehículos livianos es de 35 metros

#### 5.31.3. Prioridades en el tránsito de equipos

- Ambulancias, camiones de rescate, camiones de bomberos y vehículos de Seguridad respondiendo a una emergencia.
- Equipo pesado cargado.
- Equipo pesado sin carga.

- Motoniveladoras, tractores de llantas, tractores de orugas, compactadores y camiones de riego que se encuentren trabajando activamente en el área de tráfico.
- Equipo que se encuentre en un servicio no planeado o en abastecimiento de combustible en el área de tráfico del Puerto.
- Equipos que están siendo remolcados.
- Los demás vehículos y equipos

Todos los vehículos deben proceder en forma segura hacia un lado de la vía y detenerlo completamente al observar o escuchar un vehículo de emergencia que esté usando luces de advertencia y/o sirena. Está prohibido seguir a los vehículos o equipos de emergencia.

Los operadores y conductores deberán respetar las prioridades y estar dispuestos a responder en los casos de emergencias.

#### 5.31.4. Límites de velocidad y patrón de tráfico

- Los límites de velocidad establecidos dentro de las instalaciones de Puerto Drummond son 40, 30, 24, 20 y 10 kph. Estos están indicados en la señalización en las vías respectivas. Es de estricto cumplimiento conducir dentro de estos límites. Por condiciones ambientales o cualquier otra razón operativa estos límites podrán ser modificados.
- El límite de velocidad máximo al entrar o salir del Muelle es 24 Kph.
- El límite de velocidad máximo sobre el puente de ingreso y salida de los patios es de 10 Kph.
- El límite máximo de velocidad en los talleres y otras áreas restringidas es de 10 Kph, a menos que esté señalado de otra forma.
- La velocidad debe ser acorde con las condiciones de la carretera, pendiente, visibilidad, condiciones atmosféricas en general y a la velocidad de tráfico señalado.
- Solamente vehículos de emergencia respondiendo a una situación de emergencia están permitidos para exceder los máximos límites de velocidad señalados.
- El máximo límite de velocidad en las áreas de edificaciones administrativas es de 10 Kph.
- Los límites de velocidad podrán ser modificados de acuerdo a instrucciones gerenciales.
- Los límites de velocidad están establecidos como velocidades máximas para una vía en buenas condiciones. La velocidad debe ser reducida cuando la vía esté húmeda, con demasiado polvo o existan avisos de restricción/prevención.
- En Puerto Drummond todo el patrón de tráfico debe ser por la derecha.
- Se ubicarán señales en sitios estratégicos, para indicar los cambios que se puedan presentar en el patrón de tráfico.

- Las señales de control de tráfico colocadas en Puerto Drummond son de estricto cumplimiento para toda clase de equipo móvil.
- El patrón de parqueo en las instalaciones de Puerto Drummond es de reversa.

### **5.32. Identificación de personas, equipos y cargas**

La identificación de las personas, equipos y cargas están determinadas en los numerales 5.23, 5.24 y 4.8.5 respectivamente del presente documento.

### **5.33. Prevención de accidentes y seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción**

La terminal toma en cuenta como base la Política de Seguridad Industrial para integrar planes de acción con sus correspondientes responsabilidades, orientados hacia la prevención de accidentes y enfermedades laborales; de igual modo se han trazado estrategias para la identificación de peligros, la evaluación y control de los riesgos y la capacidad de respuesta a las emergencias. El diseño y puesta en marcha de estos planes se ha hecho bajo una estructura normativa estandarizada y que facilita los ajustes propios del mejoramiento continuo.

Las medidas de prevención de accidentes que el departamento de Seguridad Industrial ha analizado para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción son las siguientes:

#### **Derrumbes**

- Use el equipo de protección personal (EPP) establecido, especialmente botas y cascos.
- Nunca use teléfonos celulares, o ni ninguna otra distracción mientras circule en el área y opere equipos.
- Ponga los frenos de estacionamiento e inmovilice las llantas del equipo que no se vaya a utilizar.
- Conozca la zona de trabajo y su posición dentro de ella.

#### **Colisiones y caídas a nivel**

- Conozca el plan de control de tráfico interno.
- Use las rutas y áreas de equipo designadas.
- Si tiene que mover conos o barricadas, regréselos a su lugar original tan pronto como pueda.

#### **Atropellamientos**

- El mayor peligro de trabajar en carreteras es resultar golpeado. Los trabajadores que caminen por el área deberán mantenerse alerta todo el tiempo. Fíjese en los alrededores con frecuencia. Oiga las advertencias. Mantenga una distancia segura en relación al tráfico. Manténgase detrás de las barreras siempre que sea posible. Cuide de los demás. Alerta a sus compañeros.
- EPP requerido para peatones:
  - Chalecos de seguridad de la clase indicada para trabajar todo el tiempo en la obra.
  - Ropa y protección para la cabeza de alta visibilidad.
- Manténgase alejado de "puntos ciegos".
- Comuníquese con los operadores de máquinas por radio y/o contacto visual.
- No se acerque hasta que se comunique con el operador de maquinaria de vías.
- Manténgase fuera del camino de los vehículos. Conozca el plan de control de tráfico.
- Use señaleros para dar la vía.

#### **5.34. Fuerza mayor o caso fortuito**

La 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 o caso fortuito.

Por eventos de fuerza mayor o caso fortuito 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 de la terminal de Puerto Drummond, como, incluyendo pero no limitado a, las acciones de las autoridades civiles o internacionales, guerra, revolución, golpe de estado, levantamientos, cuestiones laborales, como huelgas, paros ilegales, 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 de la terminal.

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

### **6.1. Anuncio, arribo y permanencia de naves**

Ninguna embarcación (cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad) podrá llegar a la terminal de Puerto Drummond sin previo aviso y sin la libre plática dada por las

autoridades portuarias. Simultáneamente comunicará a la terminal a través de su agente marítimo los servicios que requiere.

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

Otras disposiciones:

- El buque contará con suficiente tripulación para atender cualquier requerimiento de la terminal portuaria 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.

## **6.2. Prelaciones para el atraque**

La terminal de Puerto Drummond es de carácter privado, por lo tanto, la prioridad que se les da a las naves depende de los acuerdos comerciales, disposiciones de la comercializadora del carbón, por el orden de arribo al terminal y disponibilidad de la carga requerida.

## **6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje**

La prelación del servicio de practicaje se realiza de acuerdo al turno asignado por la estación de control tráfico marítimo para ingresar por el canal de acceso público hacia la terminal de Puerto Drummond. Este servicio es coordinado por la agencia marítima.

## **6.4. Asignación de muelle**

La asignación de la posición de atraque en el muelle de Puerto Drummond a los buques será de acuerdo al programa establecido por la Gerencia de Operaciones teniendo en cuenta las características de los buques, carga requerida y equipo disponible para el cargue de la misma.



### **6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en la terminal.**

Durante la permanencia de la nave en la terminal de Puerto Drummond se prohíbe:

- Desembarcar sin previo aviso y autorización del representante de la terminal.
- Fumar en zona de cargue.
- Realizar trabajos en caliente en la zona de cargue.
- Realizar labores de pesca.
- Achicar tanques de sentina.
- Llevar a cabo labores de mantenimiento en cubierta o casco de la nave que sea susceptible de contaminar o poner en riesgo la seguridad de la terminal.
- Y en general actividades no permitidas por los códigos IMSBC, BLU, MARPOL y cualquier otra que las autoridades portuarias, marítimas ambientales, etc., dispongan.

### **6.6. Desatraque**

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, amarradores, etc.)

### **6.7. Orden de desatraque**

La orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.
2. Cuando las labores de cargue de una embarcación afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes.
3. Cuando en la nave que esté atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, la terminal comunicará al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).
4. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la terminal portuaria para

que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

5. El terminal solicitará el desatraque de la nave por condiciones meteomarinadas adversas o cualquier otra emergencia declarada o inminente a la nave o la terminal según lo contemplado en el numeral 5.5 del presente documento.

#### **6.8. Requisitos para el zarpe**

Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales.

La agencia marítima es la responsable de realizar el trámite ante la autoridad marítima una vez el buque haya terminado el cargue y cumpla con la documentación respectiva.

### **CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y 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 Emergencias y Contingencias incluidos en la Licencia Ambiental aprobada por la Resolución 0091 del 18 de Noviembre de 2011 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA<sup>2</sup>-, que modifica la Resolución 1163 del 20 de Agosto de 1993<sup>3</sup> 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 de la terminal de Puerto Drummond.

APCI es responsable de cualquier incidente, daño o afectación ambiental que pueda presentarse dentro de la terminal ante la(s) autoridad(es) ambiental(es) competente(s) al ser el titular de la licencia ambiental para las operaciones de la terminal de Puerto Drummond, así mismo APCI se reserva el derecho a revertir contra los operadores y terceros cualquier responsabilidad o sanción que le fuere endilgada por las actividades de éstos.

---

<sup>2</sup> Resolución modificada por la resolución ANLA N° 1099 del 20 de diciembre de 2012.

<sup>3</sup> 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° 0251 de 10 de Marzo de 2004.

La terminal de Puerto Drummond, en cumplimiento de los requerimientos legales, establecidos en el artículo 42 de la ley 1523 de 2012, y teniendo en cuenta la complejidad de su actividad económica y habiendo identificado plenamente los riesgos inherentes a sus operaciones, ha evidenciado la necesidad de contar con una metodología práctica que permita responder de la manera más eficiente y eficaz a situaciones de emergencia que puedan poner en peligro la estabilidad de la organización, ya sea por que causan daños a la integridad de las personas, impactos negativos al medio ambiente, pérdidas materiales y económicas, deterioro de la imagen de la organización o periodos de lucro cesante, entre otras.

El Plan de Gestión del Riesgo de Desastres-PGRD, así como sus anexos, constituyen una herramienta diagnóstica, administrativa, organizacional y operativa, que le permite a la organización seguir unos parámetros de acción simples: antes, durante y después de una emergencia con el fin de mitigar sus consecuencias y dar continuidad a las operaciones.

### **7.1. Seguridad y salud en el trabajo**

La terminal de Puerto Drummond, los prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior de la terminal portuaria, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad:

1. Usar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en la terminal portuaria.
2. Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno nacional y cumplir con lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia.
3. Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

Igualmente, deberán cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y salud ocupacional en el recinto portuario, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir enfermedades laborales.

El Anexo 10 del presente documento contiene las Reglas de Seguridad Industrial e Higiene aplicables y de obligatorio cumplimiento en la terminal de Puerto Drummond, las cuales hacen parte integral de este reglamento.

### **7.2. Fumigaciones**

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, esta deberá

ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por la terminal previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos<sup>4</sup> a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

### **7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques**

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo a lo contenido en el Convenio MARPOL, bajo la autorización de las autoridades competentes y siguiendo los protocolos de la terminal. Los capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de operaciones de desechos u otras sustancias.

Para el manejo de los residuos contaminantes se tendrá en cuenta las actividades y medidas descritas en el Programa PD-PMA-F-07 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales, Especiales y Peligrosos, y en su concomitante Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos desarrollado por el Departamento Ambiental de Drummond Ltd., los cuales conllevan una secuencia de actividades desde la generación hasta la disposición final de los diferentes tipos de residuos.

Los programas del Plan de Manejo Ambiental-PMA anteriormente mencionados hacen parte de la actual Licencia Ambiental de Puerto Drummond aprobada mediante Resolución 091 de 2011 de la ANLA.

### **7.4. Cargas de origen animal y vegetal**

En la terminal de Puerto Drummond no se tienen contemplados los riesgos y protocolos para este tipo de carga teniendo en cuenta que es una terminal especializada y exclusiva para cargue de carbón a granel.

---

<sup>4</sup> Los productos químicos para fumigación deben ser avalados por el Ministerio de Salud o Secretaría de Salud Departamental con su visto bueno para la aplicación.

### **7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo**

En la terminal de Puerto Drummond no se tienen contemplados los riesgos y protocolos para este tipo de carga teniendo en cuenta que es una terminal especializada y exclusiva para cargue de carbón a granel.

## **CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN**

### **8.1. Documentación**

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

Los agentes marítimos, capitanes, armadores, embarcadores y estibadores son responsables por la presentación de la documentación que a cada uno le corresponda y compete a las autoridades nacionales.

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

#### **8.1.1 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.

#### **8.1.2 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 o área de fondeo dependiendo de las condiciones de ocupación del

terminal, regulaciones de la autoridad marítima o condiciones meteomarinas al momento de zarpe del muelle.

- Certificado de condición de limpieza de la cubierta del buque.

## **8.2. Facilitación del tráfico marítimo**

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

## **8.3. Visita oficial**

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

Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribo a las aguas jurisdiccionales o puerto colombiano de naves de guerra extranjeras, será tramitada y autorizada por los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial. Por su naturaleza y condición de terminal privado no se tiene contemplado la recepción de este tipo de buques.

## **8.4. Vigencia**

Este reglamento empieza a regir a partir de la fecha en que sea aprobado por el Ministerio de Transporte o por la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI.

## **8.5. Anexos**

Conforme a lo anunciado en el presente Reglamento y a lo establecido en las Resoluciones No. 850 y 4159 de 2017 del Ministerio de Transporte, los siguientes documentos y planos anexos forman parte integral de este reglamento:

### **ANEXO 1. PLANO GENERAL DEL TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND**

#### **1.1. Infraestructura Terrestre**

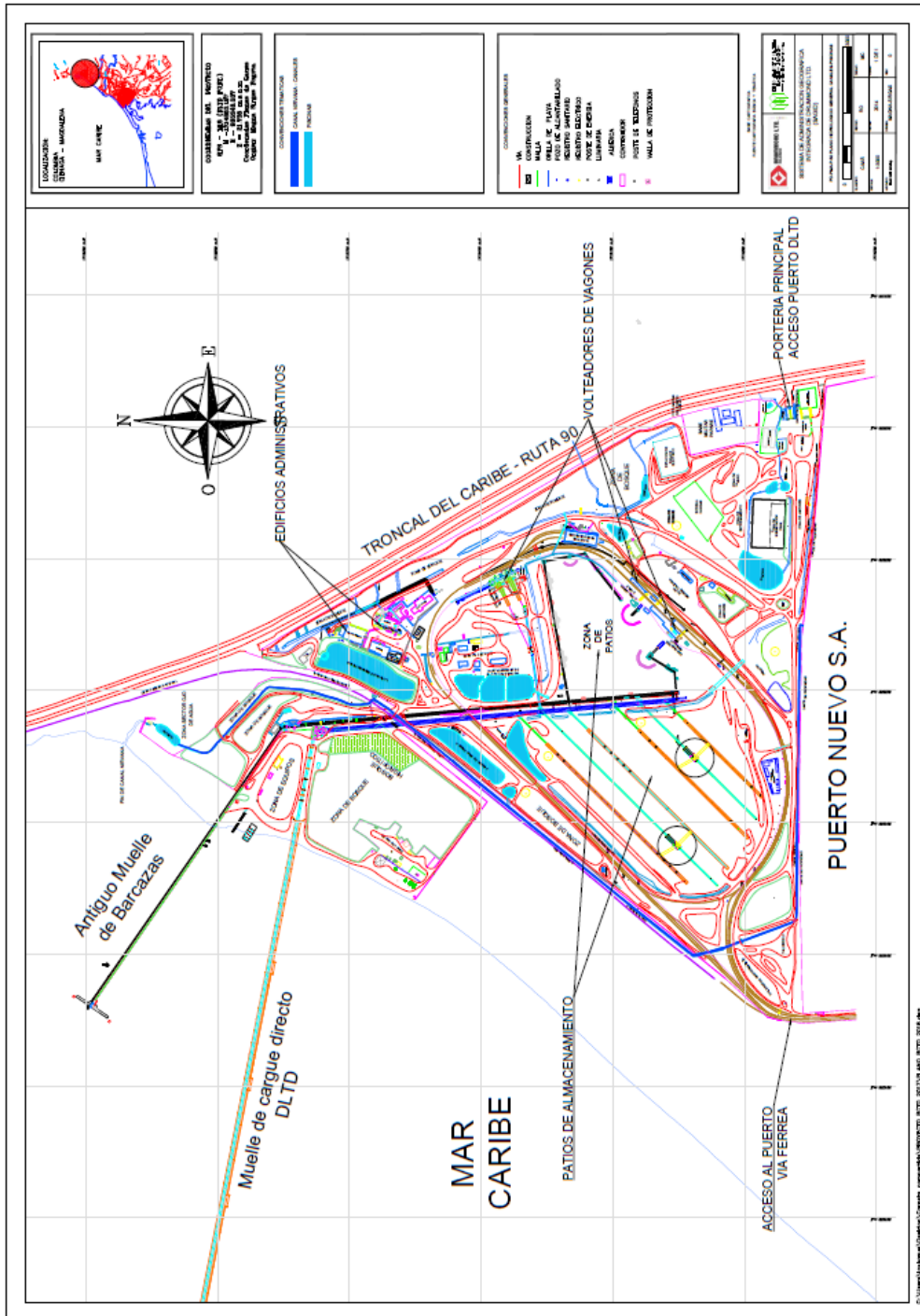
#### **1.2. Infraestructura Muelle de Cargue Directo**

#### **1.3. Diagrama de mezclas de carbones de la 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 Directo**
- ANEXO 5. CARACTERÍSTICAS GENERALES**
- ANEXO 6. PLAN DE CARGA**
- ANEXO 7. NOTIFICACIÓN DE ALISTAMIENTO**
- ANEXO 8. LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD**
- ANEXO 9. PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES**
- ANEXO 10. REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD INDUSTRIAL E HIGIENE**

## ANEXO 1. PLANO GENERAL DE LA TERMINAL DE PUERTO DRUMMOND

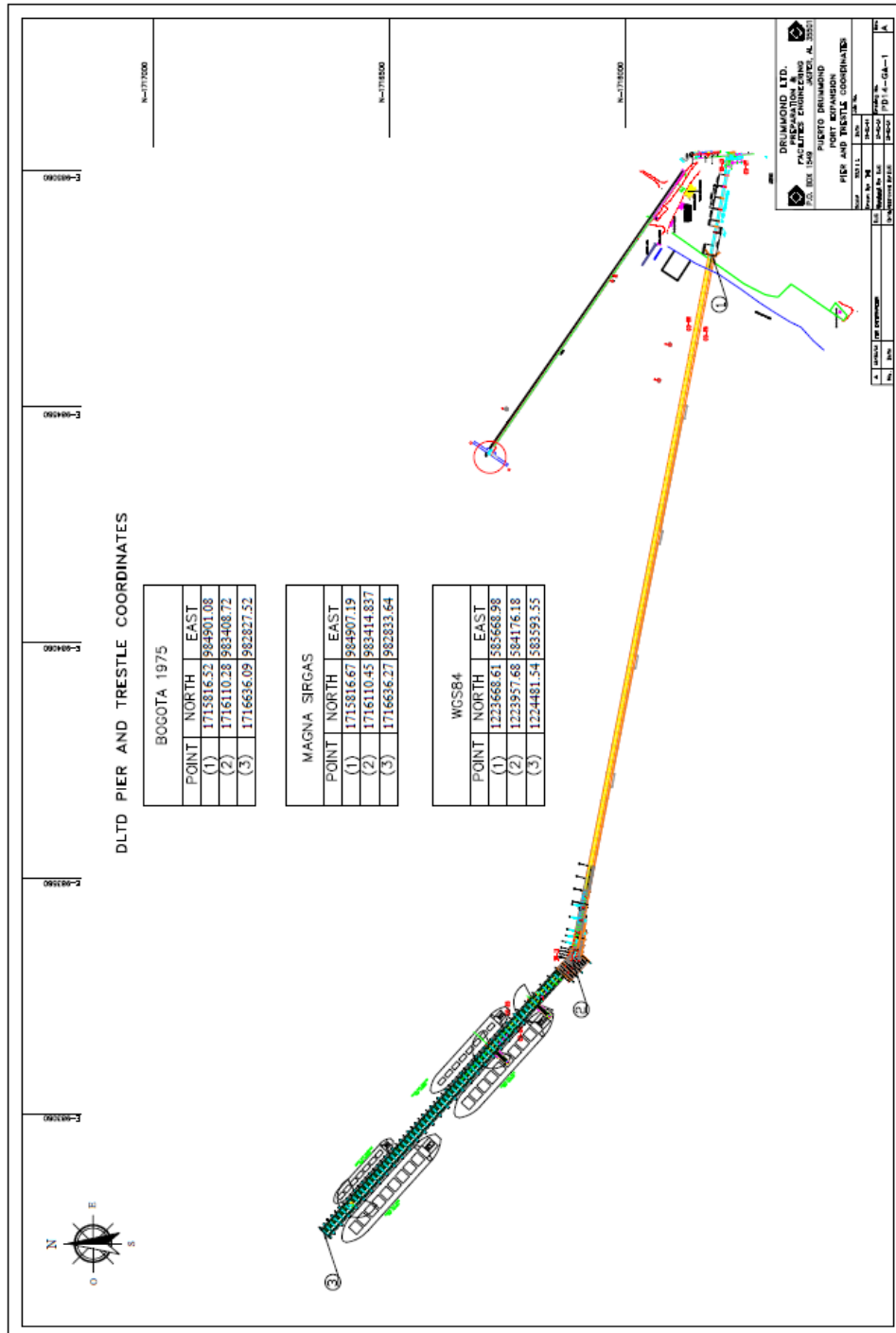
### 1.1 Infraestructura terrestre



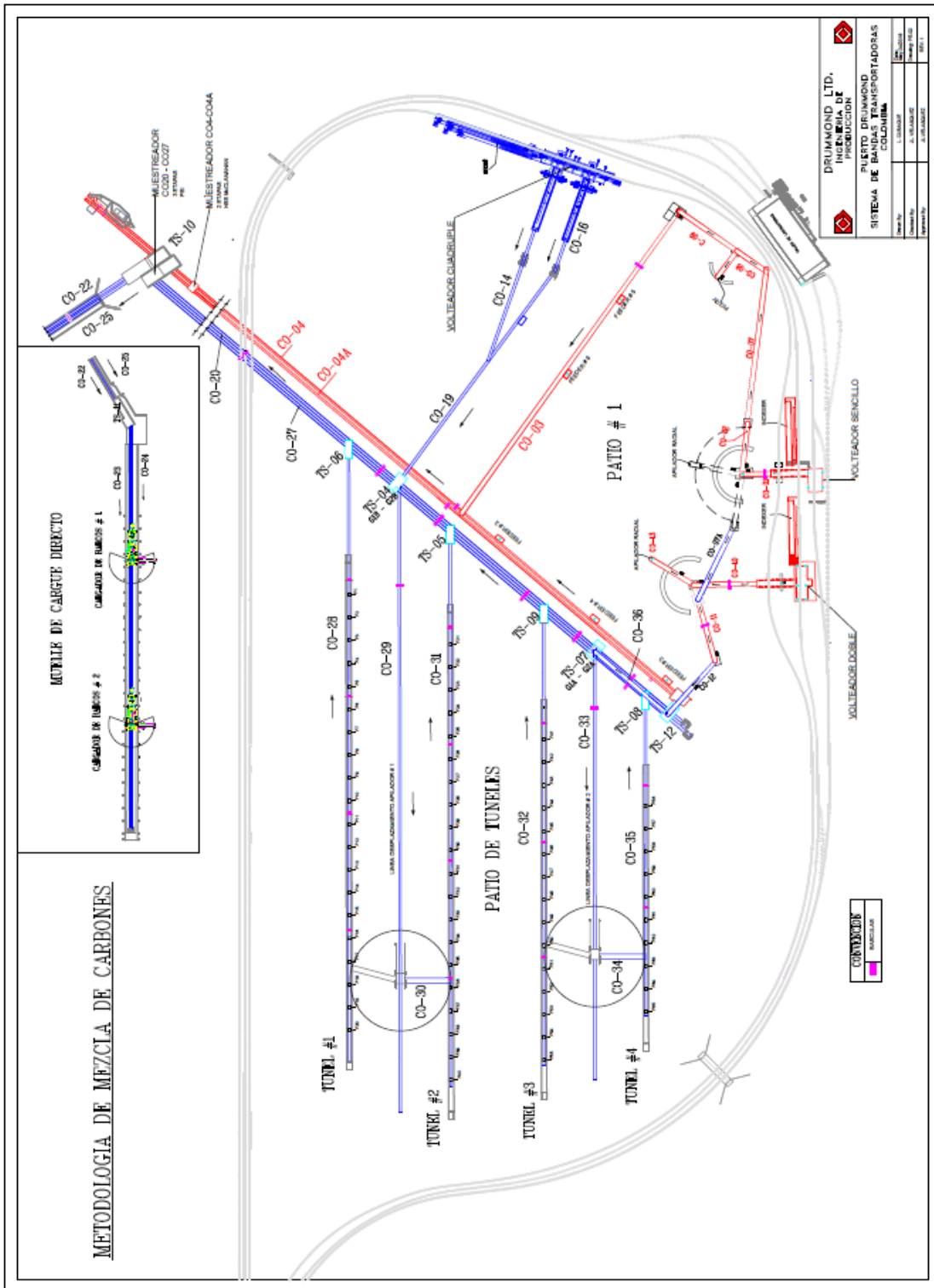
1.2



## 1.2 Infraestructura muelle carga directo



**1.3 Diagrama mezcla de carbones en la terminal de Puerto Drummond**



## ANEXO 2. COORDENADAS CANAL DE ACCESO

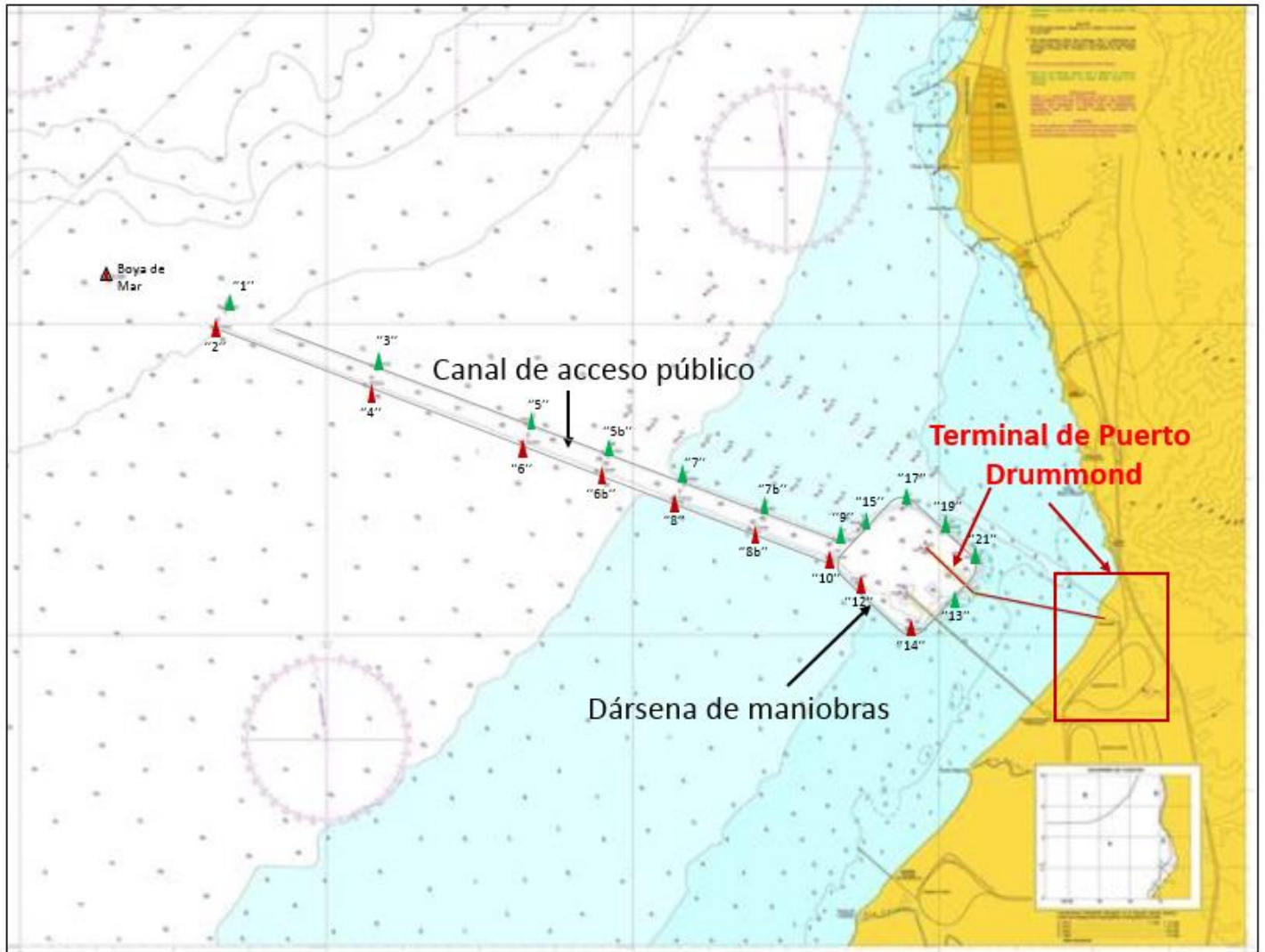
#	BOYA	Geodésicas WGS-84		UTM WGS-84	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	ESTE	NORTE
1	SB	11°06'17,86"	74°19'24,95"	573871.118	1227683.047
2	G1	11°06'05,40"	74°18'40,09"	575232.964	1227303.441
3	G3	11°05'43,09"	74°17'39,91"	577060.352	1226622.427
4	G5	11°05'20,80"	74°16'39,72"	578888.125	1225942.128
5	G5b	11°05'09.64"	74°16'09.63"	579801.892	1225601.554
6	G7	11°04'58,48"	74°15'39,54"	580715.679	1225261.004
7	G7b	11°04'47.33"	74°15'09.45"	581629.486	1224920.786
8	G9	11°04'36,19"	74°14'39,36"	582543.313	1224580.899
9	R2	11°05'58,08"	74°18'42,89"	575148.536	1227078.398
10	R4	11°05'35,76"	74°17'42,64"	576978.060	1226397.077
11	R6	11°05'13,45"	74°16'42,42"	578806.755	1225716.160
12	R6b	11°05'02.28"	74°16'12.31"	579721.134	1225375.278
13	R8	11°04'51,13"	74°15'42,20"	580635.532	1225035.034
14	R8b	11°04'39.96"	74°15'12.08"	581550.256	1224694.202
15	R10	11°04'28,80"	74°14'41,96"	582465.000	1224353.701

## ANEXO 3. COORDENADAS DÁRSENA DE MANIOBRAS

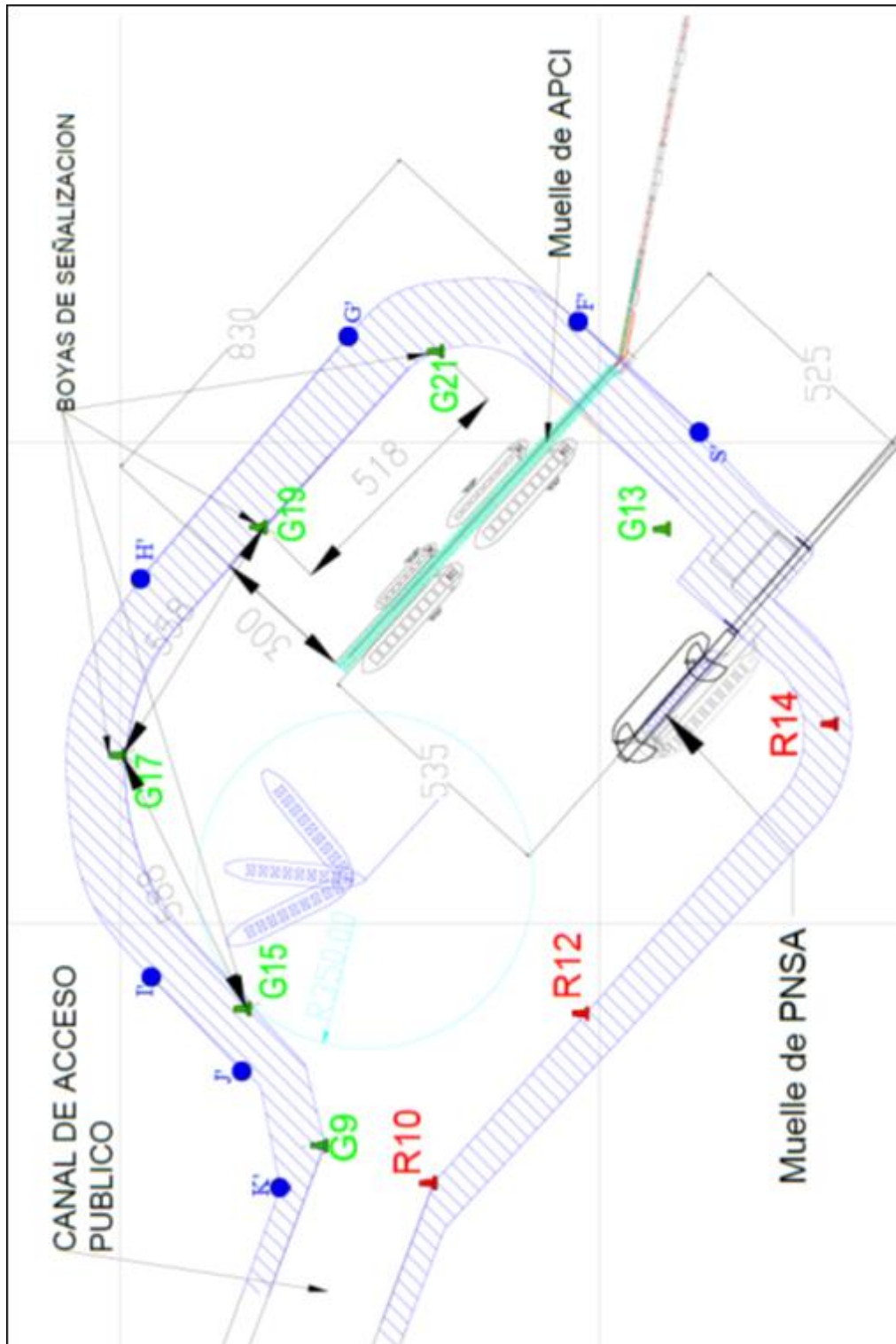
PUNTO	Geodésicas WGS-84		UTM WGS-84	
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	ESTE	NORTE
K'	11°04'39.406"	74°14'42.264"	582455.043	1224679.462
J'	11°04'42.013"	74°14'34.244"	582698.085	1224760.159
I'	11°04'48.135"	74°14'27.79"	582893.428	1224948.706
H'	11°04'48.765"	74°14'0.4956"	583721.518	1224970.177
G'	11°04'34.641"	74°13'43.936"	584225.075	1224537.624
F'	11°04'19.066"	74°13'42.954"	584256.108	1224059.281
S'	11°04'10.866"	74°13'50.572"	584025.613	1223806.804

**ANEXO 4. PLANO GENERAL AREA MARINA**

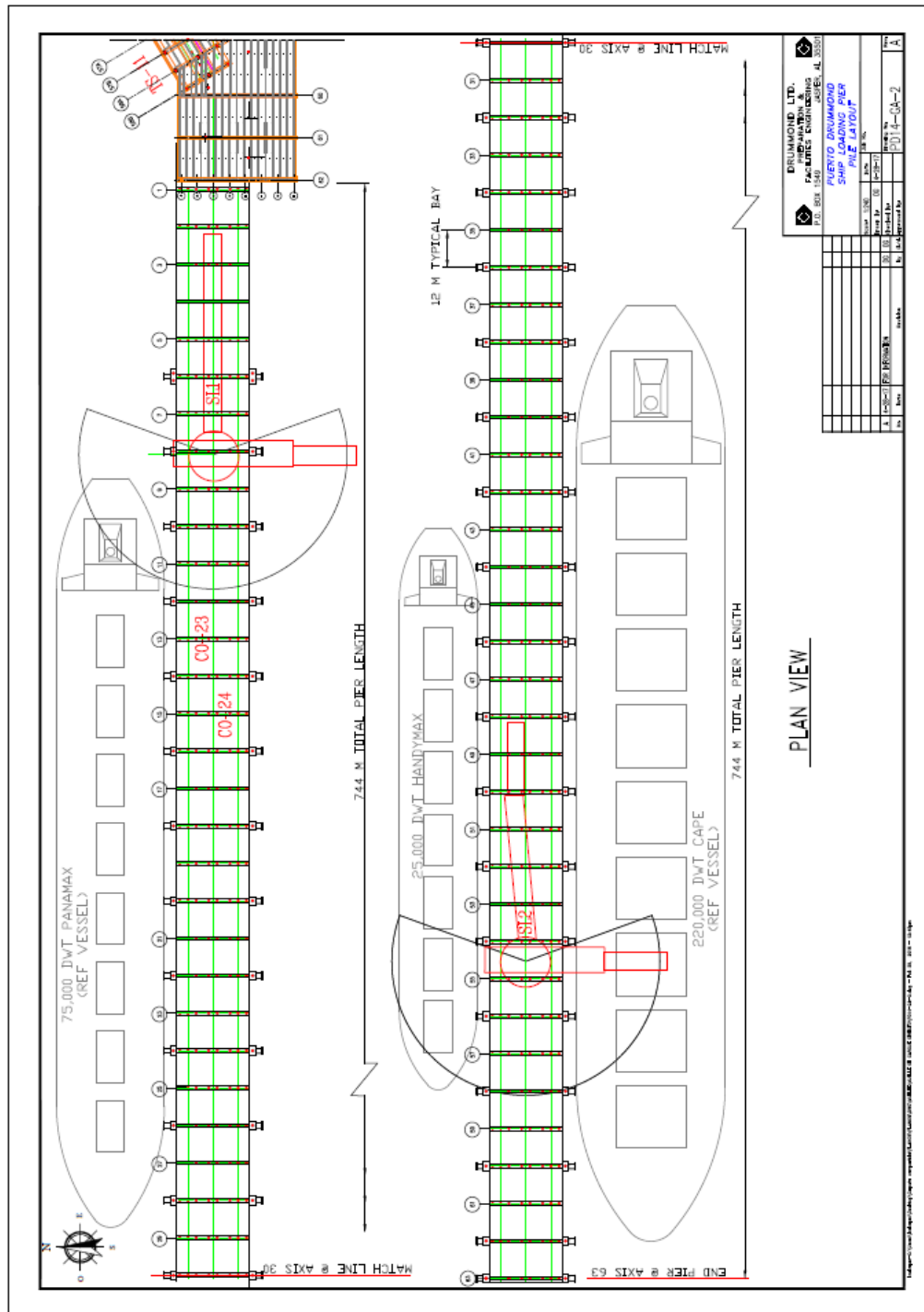
**4.1 Canal de Acceso (Carta de Navegación DIMAR – 246)**



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 (Marea baja – LW)	20.3 m
Dirección del canal público de acceso	291°
Profundidad mínima dársena de maniobra (Marea Baja – LW)	20.3 m
Dimensiones dársena de maniobra	1,300 x 700 m

Muelle	Descripción
Longitud del muelle	744 m
Profundidad muelle (Marea baja – Low Water (LW))	20.5 m
Máxima manga	50 m <sup>5</sup>
Máxima Eslora	305 m <sup>5</sup>
Máximo calado de salida o zarpe	18.4 m
Marea	Max 0.45m Min -0.1 m
Máximo Calado aéreo de carga	17 m
Rango de buques	Hasta 220,000 DWT
Alineación del Muelle	311°
Distancia bajo la quilla, UKC ( Under Keel Clearance)	A discreción y responsabilidad del Capitán.
Número de posiciones de atraque	4
Atraque	Por ambos costados (Babor o Estribor) y Proa o popa hacia la costa
Cargadores de barco	2
Rata de cargue efectiva c/u	6,500 ~ 7,000 TPH
Mínima altura entre el cargador de barcos y la brazola de la bodega	1 m

<sup>5</sup> Buques con dimensiones superiores a las máximas especificadas serán revisados y aprobados individualmente.



- **Requisitos Generales de las naves**

1. La nave no debe tener más de veinte (20) años de antigüedad<sup>6</sup>.
2. Clasificado como granelero.
3. Manga máxima 50 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 Buque debe cumplir con el código PBIP, el código ISM y el certificado de Rightship si fuese necesario.
8. La nave no debe estar vedada o catalogada como sub-estándar en cualquier MOU, ni estar en la lista de naves no compatibles con el cargue de la terminal de Puerto Drummond
9. 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.
10. Si es una nave con grúas o sistema de autodescargue se debe coordinar su cargue previamente con la terminal de Puerto Drummond

---

<sup>6</sup> La 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, la 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 la terminal de Puerto Drummond.





### ANEXO 7. LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD

Fecha: \_\_\_\_\_

Puerto: \_\_\_\_\_ Terminal/Muelle: \_\_\_\_\_

Profundidad del muelle: \_\_\_\_\_ Calado aéreo  
mínimo: \_\_\_\_\_

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 gerente de la terminal, o sus representantes, cumplimentaran la lista de chequeo en 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 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 adoptaran entre el buque y la terminal. Si se estima que alguna pregunta no es pertinente, indíquese “N/C” y de ser posible explíquese el motivo.

		NAVE	TERMINAL
1.	Son la profundidad del agua del muelle 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 muelle en cualquier momento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	¿Existen medios de acceso seguros entre el buque y el muelle? Provista por: Buque <input type="checkbox"/> Terminal <input type="checkbox"/> Escala real del buque (inspección visual) <input type="checkbox"/> Bien <input type="checkbox"/> aceptable <input type="checkbox"/> Mal <input type="checkbox"/> Responsable: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	¿Funciona el sistema de comunicaciones convenido entre el buque y la terminal? Método de comunicación: _____ Idioma: _____ Canales de radio/números de teléfono: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

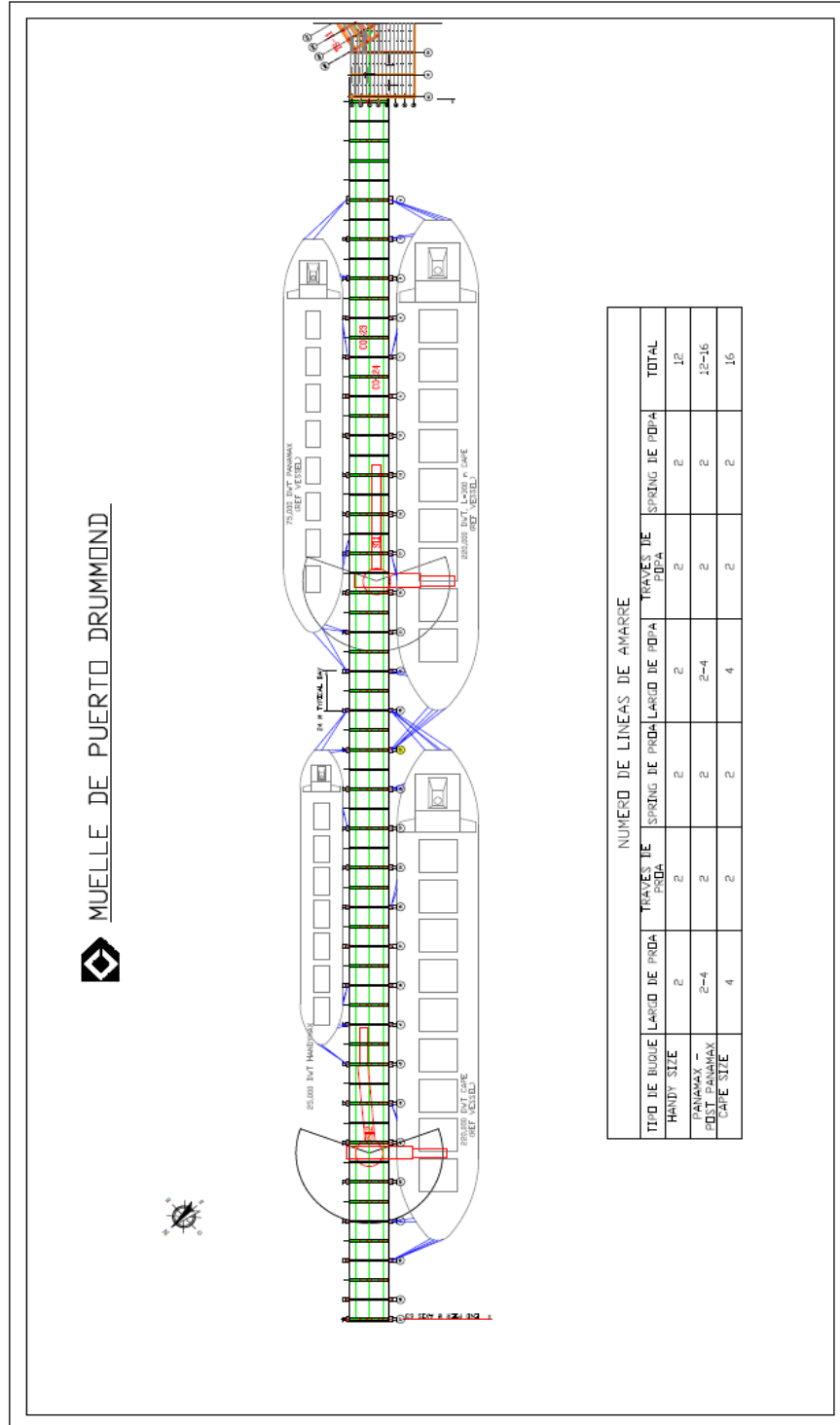
6.	¿Se ha identificado claramente a las personas que servirán de punto de contacto durante las operaciones? Personas de contacto a bordo: _____ Personas de contacto en tierra: _____ Ubicación: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	En caso de emergencia, ¿existe una tripulación adecuada 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 en el 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 en 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 atmosfera 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 atmosfera 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? Cargador: _____ Cargador: _____ Cargador: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.	¿Se ha calculado un plan de carga para todas las etapas de la carga/deslastrado? Copia en poder de: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.	¿Se han identificado claramente en el plan de carga las bodegas en las que se trabajara, indicándose la secuencia de tareas, y el grado y tonelaje de la carga que se trasfiere 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"/>

- |            |   |                          |                          |
|------------|---|--------------------------|--------------------------|
| <b>18.</b> | Entienden tanto el buque como la terminal y aceptan que, en caso de que las operaciones de deslastre se desfasen con las operaciones de carga, sería necesario suspender éstas hasta que ambas se equilibren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>19.</b> | ¿Se han establecido y aceptado los procedimientos para ajustar el asiento final del buque que se carga?<br>Tonelaje del sistema de bandas trasportadoras de la terminal:<br>_____                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>20.</b> | ¿Se ha comunicado a la terminal el tiempo que le llevara al buque prepararse para zarpar una vez ultimadas las operaciones de carga?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**SE ACEPTA LA INFORMACION PRECEDENTE:**

Hora: _____	Fecha: _____
Por el buque: _____	Por el terminal: _____
Rango: _____	Cargo/Titulo: _____

**ANEXO 8. DIAGRAMA AMARRE DE NAVES**



## **ANEXO 9. PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES**

El Plan de Gestión del Riesgo ha sido elaborado para las actividades propias de construcción, operación, mantenimiento, desmantelamiento y abandono, que se ejecutan en la terminal de Puerto Drummond. Con el mismo se da cumplimiento al Decreto 2157 de 2017, al Decreto 321 de 1.999, e involucra las disposiciones establecidas en la Ley 1523 de 2012 que le son aplicables; teniendo en cuenta los procesos del conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo del desastre.

En la medida en que el PGRD 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 PGRD forma parte integral del Plan de Manejo Ambiental-PMA aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

## **ANEXO 10. REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD INDUSTRIAL E HIGIENE**

Para la terminal de Puerto Drummond, la salud de sus empleados, de sus contratistas y el cuidado del medio ambiente es un valor inmerso en todos sus procesos; el presente MANUAL DE REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD INDUSTRIAL E HIGIENE es una demostración de este compromiso; el compartirlo con todos sus empleados es una acción responsable para que todos conozcan las reglas establecidas y en consecuencia actúen de manera preventiva ante los riesgos asociados a sus operaciones; esta socialización es una de las diferentes estrategias implementadas para lograr una operación libre de accidentes a las personas, a los equipos y al medio ambiente.