

Código RGODSI- SSTA-0000	REGLAMENTO	 Sociedad Portuaria Buenaventura <small>EL ALIADO DE LA COMPETITIVIDAD</small>
Versión 4		
Estado V		
HIGIENE, SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE		
Revisó: Analista SST-AM		Aprobó: Jefe de SST-AM

CONTENIDO

TITULO I	GENERALIDADES
CAPITULO 1	OBJETIVO
CAPITULO 2	ALCANCE
CAPITULO 3	DE LA APLICACIÓN DE ESTE REGLAMENTO
CAPITULO 4	GLOSARIO
CAPITULO 5	OBLIGACIONES DEL OPERADOR PORTUARIO
CAPITULO 6	OBLIGACIONES DEL TRABAJADOR PORTUARIO
CAPITULO 7	OBLIGACIONES DE LA SPB
TITULO II	NORMAS GENERALES PARA EL INGRESO A LOS RECINTOS PORTUARIOS
CAPITULO 8	PERSONAL EN GENERAL
CAPITULO 9	VEHÍCULOS OPERATIVOS Y APAREJOS
CAPITULO 10	VEHÍCULOS PARTICULARES
TITULO III	NORMAS GENERALES PARA LA CIRCULACIÓN AL INTERIOR DEL TERMINAL MARÍTIMO
CAPITULO 11	PERSONAL EN GENERAL
CAPITULO 12	VEHÍCULOS OPERATIVOS
CAPITULO 13	VEHÍCULOS LIVIANOS
TITULO IV	NORMAS GENERALES PARA MOTONAVES
TITULO V	NORMAS GENERALES PARA LA OPERACIÓN PORTUARIA
CAPITULO 14	GENERALES
14.1	SEGURIDAD INDUSTRIAL
14.2	MEDIO AMBIENTE
CAPITULO 15	CARGUE Y DESCARGUE DE CONTENEDORES
CAPITULO 16	OPERACIÓN DE GRANELES
16.1	URBANEIO
16.2	DESCARGUE Y CARGUE
CAPITULO 17	CARGA SUELTA

17.1	Descargue/Cargue
17.2	Almacenamiento de carga suelta
CAPITULO 18	CARGA RODADA
CAPITULO 19	INSPECCIONES
CAPITULO 20	GRANEL LÍQUIDO
CAPITULO 21	CARBÓN
CAPITULO 22	EMBALAJE / DESEMBALAJE
CAPITULO 23	TNT
CAPITULO 24	ALMACENAMIENTO
24.1	EN PATIOS Y ESPACIOS ABIERTOS
24.2	EN BODEGAS
24.3	EN BODEGA ESPECIALIZADA
24.4	DE CARGA GENERAL
TITULO VI	NORMAS GENERALES PARA EL MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
CAPITULO 25	MARCO LEGAL
CAPITULO 26	NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL Y AMBIENTAL
CAPITULO 27	SEGREGACIÓN
CAPITULO 28	DOCUMENTACION
CAPITULO 29	CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO
CAPITULO 30	MANEJO DE RESIDUOS
CAPITULO 31	MERCANCÍAS DE NO ALMACENAMIENTO O EVACUACIÓN INMEDIATA
CAPITULO 32	PROHIBIDO CARGUE/DESCARGUE
TITULO VII	NORMAS GENERALES CUMPLIMIENTO PLAN DE MANEJO AMBIENTAL INTEGRAL
CAPITULO 33	OPERACIONES GENERALES
CAPITULO 34	OPERACIONES DE CARBÓN
CAPITULO 35	DRAGADO
CAPITULO 36	OBRAS CIVILES
TITULO VIII	NORMAS GENERALES PARA CONTRATISTAS DE OBRAS CIVILES
TITULO IX	DOCUMENTOS ANEXOS A ESTE REGLAMENTO

TITULO I GENERALIDADES

CAPITULO 1: OBJETIVO

El presente Reglamento tiene como objeto disminuir el nivel del riesgo en la operación portuaria estableciendo normas y patrones de seguridad industrial y protección ambiental para los usuarios, operadores portuarios, visitantes, contratistas y en general para todas las personas naturales o jurídicas que laboren, realicen actividad portuaria y circulen por las instalaciones del Terminal Marítimo administrado por la Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” para hacer de este Terminal Marítimo un lugar seguro para sus trabajadores, el ambiente, sus instalaciones y procesos productivos.

CAPITULO 2: ALCANCE

El presente Reglamento, aplica a todos los procesos, áreas y usuarios de la Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” dentro del Terminal Marítimo y las áreas de extensión concesionadas.

CAPITULO 3: DE LA APLICACIÓN DE ESTE REGLAMENTO

- a) Las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento son de obligatorio cumplimiento para la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. “SPB”, y para todas las personas naturales o jurídicas que utilicen sus instalaciones o servicios.
- b) Por el solo hecho de ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB”, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, los Operadores Portuarios, los transportistas, contratistas, visitantes y usuarios en general, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipuladas en el presente reglamento.
- c) El cumplimiento de las normas establecidas en este reglamento no exime o exonera a los usuarios del Terminal Marítimo del cumplimiento de los requisitos y las disposiciones vigentes expedidas por el Ministerio de trabajo y protección Social, la Superintendencia de Puertos y Transporte, Dirección General Marítima- DIMAR, Ministerio del Medio Ambiente o por las autoridades competentes que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias, tales como las policivas, sanitarias, etc.
- d) La Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” a través de la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo velará por el cabal cumplimiento de las disposiciones de

seguridad industrial y medio ambiente contenidas en este reglamento. Al efecto llevará un registro diario de todas las actuaciones que demuestren que todos y cada uno de los frentes de trabajo están siendo controlados

CAPITULO 4: GLOSARIO

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

Agente marítimo: Es la persona que representa en tierra al armador, para todos los efectos relacionados con la embarcación.

Aparejos: Son los instrumentos y los elementos necesarios para maniobrar, o el sistema de polea para izar la carga y con estribos la estiba de la carga.

Altura de Apilamiento: Es la organización de las estibas y contenedores en orden de altura para lograr que ocupen un mayor espacio vertical tanto en las bodegas como en los patios.

Armador: persona natural o jurídica, sea o no, propietaria de la nave, que la aprovisiona para la expedición marina y la hace navegar a su nombre y por su cuenta o riesgo precise las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan, todas las líneas marítimas con buques con armadores.

Artículos Explosivos: Son artículos que contienen una o varias sustancias explosivas.

Atraque: Acción de arrimar el buque al muelle.

Avituallamiento: Es la acción de entrar provisiones al buque.

Atajarratas: Implemento que se instala en los cabos de las motonaves atracadas con el objeto de impedir que los roedores suban y /o bajen de ésta.

Riesgo Profesional: Probabilidad de que un trabajador sufra un daño (accidente de trabajo o enfermedad profesional) producto de la actividad que desempeña.

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte.

ARL: Administradora de RIESGOS LABORALES: Entidades que tienen como objetivo proveer, proteger y atender a los trabajadores contra accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que puedan ocurrir en el trabajo que desarrollan.

Bitá: Poste donde se amarran los buques en el muelle.

Buque: Embarcaciones de mayor calado, son de acero

Carga a Granel: Es toda carga sólida, líquida o gaseosa transportada en forma masiva y homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte o tuberías para el caso de líquidos y gases.

Carga de Exportación: Cargamentos nacionales que salen en forma legal hacia el extranjero.

Carga de Importación: Todo cargamento que procedente de otro país va a ser nacionalizado.

Carga de Importación en Tránsito Internacional: Son aquellos cargamentos que estando destinados a un puerto extranjero son descargados en el puerto colombiano para ser reexpedidos bien sea por vía marítima o terrestre a su destino final.

Carga Peligrosa: Entiéndase como carga peligrosa toda mercancía, material dañino o perjudicial que, durante su fabricación, manejo, transporte, almacenamiento, puede generar o desprender polvos, humos, gases, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa, o radiaciones ionizantes en cantidades que tengan probabilidad de lesionar la salud de las personas que entren en contacto con ellas, o que puedan causar daños materiales a las instalaciones, vehículos, al medio ambiente y que debe ser manipulada de acuerdo a las normas y reglamentos de Seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI), y las propias de la República de Colombia o de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB"

Carga Suelta: Este tipo de carga consiste en bultos sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas.

Cargue Directo: Se denomina así a la operación de colocar la carga en el medio de transporte acuático o complementario directamente del medio de transporte terrestre.

Cargue Indirecto: Es el que se realiza del aproche al medio de transporte acuático.

Consolidar: Cargue o llenado de contenedores con mercancía de diferentes dueños.

Consolidación: Acción de consolidar.

Compañía Naviera: Es la entidad dueña de una compañía marítima que a su vez trabaja con buques propios o buques arrendados.

Código IMDG: Código Marítimo Internacional de Mercancías peligrosas, es el conjunto de recomendaciones, especificaciones, condiciones y disposiciones técnicas detalladas para lograr un alto nivel en el transporte de mercancías peligrosas por mar.

Código PBIP: Código Internacional para la Protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

Cotero: Bracero independiente al servicio y ayuda del camionero.

Descargue Directo: Es aquel que se efectúa del medio de transporte acuático al medio de transporte complementario que retira los cargamentos del terminal al puerto.

Desestiba: Retirar la mercancía

Destrinque: Es sacar las cadenas de la mercancía o del contenedor

Desembalaje: Sacar la mercancía de un contenedor, de un solo dueño

Desconsolidación: Es el vaciado de un contenedor con carga de varios dueños.

Elevador (montacarga): Es un vehículo mecánico para subir, bajar contenedores o mover carga.

EPS: Empresa Promotora de Salud.

Embalaje: Introducir mercancía en un contenedor de un solo dueño.

Equipo de Izaje: Son los instrumentos y los elementos necesarios para el cargue y descargue de los buques.

Estibas: Accesorio de madera, necesario para transportar y /o almacenar sacos o bultos de carga suelta.

Explosivos: Sustancia explosiva es una sustancia sólida o líquida o una mezcla de sustancias, que, de una manera espontánea, por reacción química, puede desprender gases a una temperatura, una presión y una velocidad tales que causen daño físico o humano.

Gantri: Conjunto de ruedas de la grúa pórtico.

Gases Inflamables: Son aquellos que forman mezcla explosiva en el aire, los cuales en caso de ignición producen explosiones o incendios. La mayoría de estos

gases son más densos que el aire desplazándose a ras de piso en la dirección del viento. Ante la ignición por la más leve chispa producen retroflama hasta la fuente de los escapes ocasionando explosión.

Gases no Inflamables no Venenosos Asfixiantes: Son gases que diluyen o sustituyen el oxígeno del aire.

Gases no Inflamables no Venenosos Comburente: Gases que, generalmente liberando oxígeno, pueden provocar o facilitar la combustión de otras sustancias en mayor medida que el aire.

Gases Venenosos: Son aquellos que entrañan riesgo para la salud venenosos o corrosivos para el hombre, Se desplazan en sentido del viento generando efectos devastadores en los seres vivos.

Líquidos Inflamables: Son líquidos, mezcla de líquidos que contienen materia sólida en solución o en suspensión (Pinturas, barnices, lacas, etc) que desprenden vapores inflamables. Los vapores desprendidos por estas sustancias tienen efectos narcóticos fuertes y su prolongada inhalación puede causar la pérdida del conocimiento. Además, pueden producir incendios en caso de existir una fuente ignición, presentándose retrogresión de la llama hasta el lugar de estiba.

Muelle: Es un andén o pared edificada en la orilla del mar, río o lago para permitir atraque, cargue y descargue de una embarcación.

Mercancía de Evacuación Inmediata y Descargue Directo: Son mercancías de alto riesgo e inminente peligro; explosivo, inflamable ó venenoso, y a las cuales la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de recibir en los sitios de almacenamiento. Estas mercancías deben ser evacuadas inmediatamente de los recintos del terminal marítimo.

Mercancía Peligrosa: Toda mercancía que se encuentra dentro de un recipiente, tanque portátil, contenedor o vehículo, que debido a sus características físicas y propiedades químicas representa un peligro para las personas, animales, el medio ambiente o la infraestructura.

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

OMI: Organización Marítima Internacional.

Peróxidos Orgánicos: Son sustancias térmicamente inestables que pueden experimentar una descomposición exotérmica auto acelerada, además pueden tener una o varias de las siguientes características:

- Ser Susceptibles de experimentar descomposición explosiva
- Arder rápidamente
- Ser sensibles al impacto o al rozamiento
- Reaccionar peligrosamente con otras sustancias
- Producir lesiones en los ojos

Portalonero: Persona que indica al winchero u operador de grúa de muelle donde debe ubicarse la carga o el contenedor.

Punto de Auto ignición: Temperatura mínima, requerida para iniciar una combustión auto sostenida de cualquier sustancia en ausencia de chispa o llama.

Punto de Inflamación: La temperatura de inflamación es aquella a la cual la sustancia produce vapores suficientes para formar una mezcla inflamable con el aire.

RD: Remolque Diesel

Sentina: Desechos oleosos provenientes de las motonaves.

Sólidos Inflamables: Son sólidos inflamables los que entran fácilmente en combustión y los que pueden provocar incendios por rozamiento. Son sustancias en polvo, granulares o pastosas.

Sustancias Corrosivas: Son sólidos o líquidos que, en su estado natural, tienen en común la propiedad de causar lesiones más o menos graves en los tejidos vivos, Si se produce un escape de una sustancia puede deteriorar otras mercancías.

Sustancias Infecciosas: Son sustancias que contienen microorganismos, tales como bacterias, virus, parásitos y hongos, o un recombinante, híbrido o mutante y respecto de los cuales se sabe causan enfermedades en el ser humano y los animales.

Sustancias Radiactivas: Todo material peligroso que emite radiaciones invisibles que pueden causar lesiones en los tejidos orgánicos, su ingreso al país se encuentra restringido.

Sustancias Tóxicas: Las sustancias de esta clase tienen en común la propiedad de poder causar la muerte o lesiones graves o poder producir efectos perjudiciales para la salud del ser humano si las ingiere o las inhala o si entran en contacto con la piel.

Casi todas las sustancias tóxicas desprenden gases tóxicos si un incendio las afecta o si se calientan hasta su descomposición producen envenenamiento si entran en contacto con el ser humano.

Sustancias que Reaccionan Espontáneamente: Son sustancias térmicamente inestables que pueden experimentar una descomposición exotérmica intensa incluso sin oxígeno. Pueden reaccionar espontáneamente por efectos del calor. Pueden experimentar descomposición explosiva. Pueden arder con gran intensidad.

Sustancias (Agentes) Comburentes: Sustancias que, sin ser necesariamente combustibles en sí mismas, pueden generalmente, liberando oxígeno, causar la combustión de otras materias o contribuir a ella.

Trinque: Es la función de amarrar la mercancía o contenedor con una cadena que aseguren que no se va a caer.

Usuario: Es toda persona natural o jurídica que utiliza las instalaciones y facilidades o recibe servicios de la Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB”

Winchero: Persona encargada de manejar las grúas del buque, con qué se descarga o carga la mercancía.

CAPITULO 5: OBLIGACIONES DEL OPERADOR PORTUARIO

En ejercicio de sus operaciones, el Operador Portuario/ tiene la obligación permanente de cumplir con las siguientes imposiciones:

1. Afiliar y cotizar a todos sus trabajadores a una Entidad Promotora de salud (EPS), administradora de fondo de pensiones (AFP) y a una Administradora de RIESGOS LABORALES (ARL), de acuerdo con la normatividad legal vigente.
2. Es responsabilidad del operador que la operación sea integral tanto en la parte operativa como en seguridad industrial y protección ambiental.
3. Coordinar los turnos de trabajos operativos de forma tal que se cumpla lo establecido en el marco legal para las jornadas laborales.
4. Presentar a la Jefatura de SST de la SPB el permiso otorgado por la autoridad competente para laborar horas extras.
5. Suministrar a sus trabajadores la ropa de trabajo, equipos y elementos de protección personal que se requiera para el desempeño de sus labores acorde al tipo de riesgo al que está expuesto en el desarrollo de sus actividades:

5.1. Uniforme General

Camisas con mangas, pantalón largo (estas prendas deben estar confeccionadas en telas acordes a las condiciones climáticas de la región), zapatos cerrado y suela antideslizante.

5.2 Uniforme para Embalaje de Contenedores Refrigerados

Overoles de telas semipermeables con relleno de material aislante, botas de caucho de media caña para proteger los zapatos el trabajador, doble guante interior y exterior.

5.3 Uniforme para operación de café y azúcar

Camisa con o sin mangas, pantalón corto o largo, calzado con puntera, suela antideslizante.

5.4 Uniforme para operaciones con sustancias inflamables

Overoles o camisas con mangas largas, en algodón, o en material que sea conveniente según la carga manipulada que ayude a evitar situaciones de emergencia o a mitigar sus consecuencias.

4. Suministrar a sus trabajadores, los elementos necesarios para protegerlos de los riesgos que se puedan presentar al transitar o laborar en las instalaciones del Terminal Marítimo de Buenaventura. Dichos elementos son:
 - a) Casco de seguridad,
 - b) Chalecos reflectivos o dotación con reflectivos
 - c) Protectores auditivos para los trabajadores que laboran en lugares con altos niveles de ruido,
 - d) Gafas o anteojos adecuados contra polvos, partículas y toda clase de proyecciones que puedan causar daño a la visión del trabajador,
 - e) Respiradores contra polvos, gases o vapores,
 - f) Guantes de caucho dieléctricos para los electricistas,
 - g) Guantes de cuero para soldadores, guantes de maniobra acorde al tipo de actividad,
 - h) Calzado de seguridad, con puntura, suela antideslizante, resistente a hidrocarburos, dieléctrico.
 - i) Botas de caucho de caña alta o media,
 - j) Equipo de lluvia,
 - k) Arnés de seguridad con su respectiva cuerda o cable para trabajo en alturas,
 - l) Chaleco reflectivo para todo el personal,
 - m) Caretas, pectoral para trabajos de soldadura,
 - n) Elementos para trabajos de electricidad,
 - o) Chalecos salvavidas para personal que por razón de sus funciones deba laborar en la bahía.
 - p) Y demás identificados como necesarios para preservar la integridad física del trabajador según los factores o condiciones a que se expone en su lugar de trabajo.
5. Suministrar agua potable, durante el ejercicio de sus actividades, para garantizar la salud y el bienestar a sus trabajadores.
6. Suministro de equipos y aparejos adecuados, en buen estado y en condiciones de seguridad para realizar actividades portuarias.

7. Atender al trabajador accidentado y para ello puede solicitar a la Brigada de emergencias de la SPB, la atención y traslado del accidentado al Puesto de Salud y según la gravedad del caso al hospital o IPS asignada al trabajador. Para efectos de esta solicitud se debe llamar por radio, canal 06, o las extensiones telefónicas 2262 - 2302 - 2251 y línea de emergencia: 77.
8. Investigar los accidentes/incidentes que ocurren al interior del Terminal Marítimo y áreas de concesión de la SPB. El operador portuario, contratista o empleador debe realizar la investigación del evento y dar cumplimiento al procedimiento establecido por la normatividad vigente y la SPB donde establecerá un Plan de Acción para garantizar que las causas básicas serán intervenidas para evitar la repetición de éstos.

Inmediatamente ocurre el evento se debe notificar a la Jefatura SST y MA por escrito y posteriormente, en un plazo no mayor a cinco (5) días, enviar la investigación con el Plan de Acción que generó la misma, luego conforme a su ejecución, hacer llegar las evidencias correspondientes.

9. Mantener limpias las áreas de trabajo, no permitiendo en estas, la acumulación de mercadería o desechos, salvo en las áreas destinadas como zonas de almacenamiento, es su responsabilidad la recolección y disposición de los residuos que se generen durante su actividad portuaria.
10. En caso de emisiones fugitivas (derrame de lubricantes por mantenimientos y/o desperfectos de equipos), debe controlar y limpiar la zona de tal manera que no represente un riesgo de accidente para los equipos y las personas por deslizamiento o al medio ambiente. En caso de no poseer los mecanismos para esto, deberá notificar a la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo o a la Brigada de Emergencias de la SPB.
11. El Operador Portuario/Contratista debe poseer un programa de inducción y re-inducción para el personal nuevo y antiguo con el propósito de mantener y desarrollar sus habilidades o destrezas para la ejecución de sus labores, dentro de este programa de inducción, debe incluir la divulgación del presente Reglamento, Plan de Emergencia y demás normatividad establecida para la operación portuaria segura.
12. El Operador Portuario o contratista tiene la obligación de contratar un profesional responsable de la Seguridad y Salud Laboral quien deberá permanecer en los frentes de trabajo para corregir todo acto Subestándar que se presente en la operación e igualmente dar aviso a sus superiores sobre la existencia de condiciones Subestándares en las instalaciones, procesos, operaciones de trabajo y sistemas de control de riesgos.
13. El operador portuario o Contratista debe realizar y aplicar los estándares de seguridad conforme a su actividad.

14. El Operador Portuario que realice operaciones con mercancías peligrosas debe conocer y dar a conocer a sus trabajadores toda la información referente al uso, transporte, manipulación y medidas de protección referente a dichos productos, acorde a lo establecido en el Título VI del presente Reglamento.
15. Disponer todos los recursos relacionados para controlar los aspectos ambientales durante el desarrollo de la operación, incluidos los necesarios y suficientes para la atención y control de emergencias ambientales.
16. Asegurar el cumplimiento del presente Reglamento.

El incumplimiento por parte del Operador Portuario a algunos de los puntos establecidos en el artículo anterior, lo hará merecedor, según la gravedad del caso, a la cancelación de las operaciones que realiza o a la suspensión de ingreso al Terminal Marítimo de los trabajadores hasta tanto las condiciones sean intervenidas, así mismo será reportado ante la Superintendencia de Puertos.

CAPITULO 6: OBLIGACIONES DEL TRABAJADOR DE LA SPB Y USUARIOS DEL TERMINAL MARÍTIMO

1. Toda persona natural que ingrese a las instalaciones del Terminal Marítimo de Buenaventura debe cumplir con las disposiciones de Seguridad Industrial estipuladas en este reglamento, las que establezca la Superintendencia General de Puertos y el Operador Portuario/Contratista.
2. Procurar el cuidado integral de su salud.
3. Utilizar y mantener adecuadamente en forma permanente en el sitio de trabajo, el uniforme, los elementos de protección personal y los dispositivos para el control de riesgos que el operador portuario le suministre.
4. Conservar el orden y aseo en los lugares de trabajo. Depositar los residuos sólidos en los recipientes dispuestos para tal fin.
5. Colaborar y velar por el cumplimiento de las obligaciones de lo sus empleadores según las responsabilidades de éstos al interior del Terminal Marítimo y Áreas concesionadas.
6. Los servicios médicos que requieran los trabajadores se prestarán por la EPS, ARL, a través de la IPS a la cual estén asignados. En caso de no afiliación estarán a cargo del empleador, sin perjuicio de las acciones legales pertinentes.

7. Los trabajadores deberán someterse a todas las medidas de higiene y seguridad industrial que prescriben las autoridades del ramo en general, y en particular a las que ordene la empresa para la prevención de las enfermedades y de los Riesgos Laborales en el manejo de las máquinas, equipos, herramientas y demás elementos de trabajo para evitar los accidentes de trabajo.
8. El grave incumplimiento por parte del trabajador de las instrucciones, reglamentos y determinaciones de prevención de riesgos, adoptados en forma general o específica, y que se encuentren dentro de los programas de salud ocupacional de la respectiva empresa, que le hayan comunicado por escrito, facultan al empleador para la terminación del vínculo o relación laboral por justa causa, tanto para los trabajadores privados como para los servidores públicos, previa autorización de la autoridad competente.
9. En caso de accidente de trabajo, el jefe de la respectiva dependencia o su representante, ordenará inmediatamente la prestación de los primeros auxilios, la remisión al médico, tomará todas las medidas que se consideren necesarias y suficientes para reducir al mínimo, las consecuencias del accidente, denunciando el mismo en los términos establecidos en el marco normativo vigente.
10. En caso de accidente no mortal, aún el más leve o incidente, el trabajador lo comunicará inmediatamente al empleador, a su representante, o a quien haga sus veces, para que se provea la asistencia médica y tratamiento oportuno según las disposiciones legales vigentes, indicará las consecuencias del accidente y la fecha en que cese la incapacidad.
11. Todas las empresas y las entidades administradoras de riesgos laborales (ARL) deberán llevar estadísticas de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales, para lo cual deberán, en cada caso, determinar la gravedad y frecuencia de los accidentes de trabajo o de las enfermedades profesionales, de conformidad con el reglamento que se expida.
12. En todo caso, en lo referente a los puntos de que trata este capítulo, tanto la empresa como los trabajadores, se someterán a las normas de riesgos laborales del Código Sustantivo del Trabajo y demás normas legales vigentes.

CAPITULO 7: OBLIGACIONES DE LA SPB

- a) Dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el contrato de concesión, normatividad vigente, Plan de Manejo Ambiental, etc.
- b) Establecer los parámetros de seguridad para garantizar una operación portuaria segura para los trabajadores, medio ambiente, carga, etc.

- c) Prestar primeros auxilios ante cualquier emergencia que se presente en las áreas concesionadas.
- d) Llevar control donde los terceros que presten servicios de operación portuaria e ingresen a sus instalaciones, cuenten con afiliación a la Seguridad Social en Salud (EPS), Pensión, Riesgos Laborales (ARL), parafiscales y todas las prestaciones sociales que la ley laboral les establezca.
- e) Reportar ante las autoridades competentes cualquier incumplimiento de las disposiciones en la normatividad colombiana por parte de los usuarios del T.M. y a este Reglamento.
- f) Atender cualquier solicitud, queja, sugerencias o reclamos por parte de los usuarios del T.M.
- g) Verificar el cumplimiento del presente Reglamento por parte de todos los operadores portuarios y usuarios del terminal Marítimo

TITULO II

NORMAS GENERALES PARA EL INGRESO A LOS RECINTOS PORTUARIOS

CAPITULO 8: PERSONAL EN GENERAL

- a) Toda persona que ingrese al Terminal Marítimo debe pertenecer a una empresa registrada ante la Sociedad Portuaria. La empresa deberá solicitar el ingreso del trabajador conforme a los requisitos establecidos por la SPB.
- b) Todo trabajador que ingresa a las instalaciones portuarias debe estar afiliado al sistema de seguridad social que establece la ley colombiana.
- c) Todo trabajador que ingrese a las instalaciones portuarias debe poseer su dotación de elementos de protección personal y demás acordes con las obligaciones del trabajador indicadas en el numeral 3 del Capítulo 6 del presente Reglamento.
- d) No está permitido el ingreso de personas con ropa que no cumplan las características mencionadas en las obligaciones del operador portuario.
- e) Está terminantemente prohibido el ingreso de menores de edad a las instalaciones del Terminal Marítimo.
- f) El ingreso u operación de los equipos operativos como grúas de muelle (Pórticos, Móviles), RTG, TT, Reach Stacker, etc. está prohibido para personal en general, salvo autorizaciones especiales, previo visto bueno de la Jefatura

SST y MA y con el acompañamiento de una persona asignada del área de la Gerencia de Operaciones.

- g) Está prohibido el uso de reproductores de música, videos y demás equipos similares al interior del Terminal Marítimo mientras se encuentren en áreas operativas, vías de circulación como peatón o conductor y otras donde existan riesgos y que la distracción que generan estos equipos pongan en peligro al trabajador y usuarios.
- h) Está prohibido fumar dentro de las instalaciones del T.M. y áreas concesionadas a la SPB.
- i) No se permite el ingreso de ningún tipo de armas al Terminal, exceptuándose las de uso de autoridades militares en servicio activo siempre y cuando estén en ejercicio de sus funciones, personal de vigilancia y demás previamente autorizados.
- j) Queda prohibido a los trabajadores portuarios, introducir o ingerir en las instalaciones del Terminal Marítimo de Buenaventura bebidas alcohólicas u otras sustancias no autorizadas, así como presentarse a laborar bajo los efectos de sustancias embriagantes, estupefacientes o alucinógenos.

CAPITULO 9: VEHÍCULOS OPERATIVOS Y APAREJOS

Todos los vehículos operativos que quieran ingresar al Terminal Marítimo de la SPB deben:

1. Registrar en la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo la Certificación Tecnicomecánica o Certificado del estado del vehículo o aparejo por una Casa Clasificadora, esta debe incluir el equipo de arrastre. La SPB realizará inspecciones aleatorias para verificar las condiciones óptimas de operación y circulación al interior del T.M.
2. Diligenciar solicitud escrita a la Dirección y Seguridad y Servicios Terrestre indicando la identificación del aparejo, en el caso de los vehículos, el conductor con su correspondiente identificación y licencia según la categoría de su vehículo y detallando la identificación del vehículo con los documentos soportes del mismo (tarjeta de propiedad, SOAT, Revisión Tecnicomecánica y/o Certificación del estado del vehículo avalada por una Casa Clasificadora, emisión de gases, etc.).
3. Estar en buen estado para la prestación de un servicio portuario seguro, según las disposiciones del Ministerio de Transporte y las indicadas por la SPB, tales como: buen estado de llantas, sistema eléctrico de luces, alarma de reversa, pito, sistemas de aseguramiento de la carga, equipo de carretera, entre otros. La SPB hará controles a través del formato "evaluación de Equipo Portuarios".

4. En cumplimiento de la resolución No. 1565 del 6 de junio de 2014, toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que dentro de sus actividades posean, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, deberá poseer su Plan Estratégico de Seguridad Vial, donde se consignen las acciones, mecanismos, estrategias y medidas para alcanzar la seguridad vial y reducir la accidentalidad o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. Este documento debe ser entregado a la Jefatura de Servicios Terrestres de la SPB para su control y seguimiento.
5. Cumplir con las disposiciones legales vigentes establecidas por el Ministerio de Transporte y otros que le apliquen.

CAPITULO 10: VEHÍCULOS PARTICULARES

- a) El ingreso de vehículos particulares, está supeditado a la autorización expresa de la Dirección de Seguridad de la SPB y al cumplimiento de las disposiciones establecidas por el Ministerio de Transporte en el Código Nacional de Tránsito.
- b) Ningún vehículo particular podrá transitar en las áreas operativas sin ser autorizados.
- c) Poseer su equipo de carretera completo.
- d) Cumplir con las disposiciones legales vigentes establecidas por el Ministerio de Transporte y otros que le apliquen.

TITULO III NORMAS GENERALES PARA LA CIRCULACIÓN AL INTERIOR DEL TERMINAL MARÍTIMO

CAPITULO 11: PERSONAL EN GENERAL

- a) Los peatones que transitan al interior del Terminal Marítimo deben hacerlo por las zonas seguras como andenes y áreas demarcadas. En las zonas operativas solo se permite el tránsito de personal autorizado.
- b) La persona que transite dentro del terminal Marítimo de Buenaventura, tiene la obligación de hacerlo, portando y utilizando como mínimo el casco de seguridad, carnet de identificación, chaleco reflectivo y calzado de seguridad, antideslizante. El incumplimiento a este requerimiento será causal de retiro

inmediato de las instalaciones portuarias y sancionado desde cinco (5) días, hasta la suspensión definitiva a las instalaciones portuarias.

- c) La SPB ha dispuesto el servicio de buses que hacen recorrido permanente por los recintos portuarios, para garantizar el tránsito seguro al interior del T.M.

CAPITULO 12: VEHÍCULOS OPERATIVOS

- a) El conductor del elevador, tractor, remolque (RD) cargado debe movilizarse con prudencia sin exceder a los 30 Km./hora.
- b) Respetar las normas de seguridad al interior del T.M.
- c) El operador de equipo debe abstenerse de operar sin la debida autorización, vehículos, maquinas o equipos distintos a los que le han sido asignados, deberá tener licencia de conducción cumpliendo con la categoría del vehículo a operar según regulación del Ministerio de Transporte.
- d) No se permite el estacionamiento de vehículos en:
- Frente a los hidrantes (distancia mínima 4 mts.), subestaciones eléctricas o en sitios donde estorben el acceso u operación de los equipos contra-incendio.
 - Vías de circulación o abandonar el vehículo.
 - Vías de acceso y salida del Terminal Marítimo.
 - Frente al puesto de salud y la brigada de emergencia
 - Escampaderos, paraderos de los buses de recorrido interno
- e) No se debe realizar mantenimiento y limpieza de vehículos dentro del Terminal Marítimo.
- f) No se permite llevar ningún tipo de pasajeros en los montacargas y cargadores, RD, tractores.
- g) No se permite hablar por celular mientras conduce su vehículo.
- h) No se permite el uso de reproductores de música, videos y similares mientras conduce su vehículo.
- i) No se permite llevar pasajeros colgados en su estribo.
- j) El uso de bocinas y pitos de vehículos está prohibido en las instalaciones portuarias.
- k) Se prohíbe el tránsito de vehículos con carga que superen la altura de la infraestructura granelera (bandas transportadoras, succionadoras, tolvas, etc.

- l) El porteo de equipos operativos como tolvas, cucharas, sprader, canastillas, estibas, entre otros, debe realizarse cumpliendo como mínimo las siguientes instrucciones:
- La operación debe ser coordinada con la Jefatura de Servicios Terrestres
 - Debe ir asegurada al vehículo de porteo
 - Debe ir con guías delanteros que adviertan las condiciones del flujo vial y los riesgos a lo largo del trayecto.
 - Velocidad máxima entre 10 y 15 k/h
 - Cuando aplique, usar señalización de advertencia indicando si es carga ancha, extra dimensionada.
 - Durante el transporte el guía debe considerar la altura de la infraestructura por donde transita considerando la altura de los elementos o equipos porteados.

CAPITULO 13: VEHÍCULOS LIVIANOS

- a) No se permite hablar por celular mientras conduce su vehículo
- b) No se permite el uso de reproductores de música, videos y similares mientras conduce su vehículo.
- c) No podrán estacionarse en áreas no autorizadas, deberán hacerlo en las áreas indicadas.
- d) Poseer su equipo de carretera completo.
- e) Cumplir con las disposiciones legales vigentes establecidas por el Ministerio de Transporte.

TITULO IV NORMAS GENERALES PARA MOTONAVES Y EMBARCACIONES QUE ARRIBEN AL TERMINAL MARITIMO DE SPB

Toda motonave que atraque en el puerto en el muelle de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" debe cumplir las siguientes normas de seguridad:

1. Estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija DIMAR.
2. Las embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación alguna sin la autorización previa y escrita de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" y la DIMAR. La embarcación que se encuentre

atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo estipulado se exceda, la Sociedad Portuaria ordenará su fondeo.

3. Las únicas actividades que se permiten realizar estando la motonave atracada en el muelle son pintura de calados y nombre, soldadura en cubierta, previa autorización de la Capitanía de Puertos y la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo de la SPB.
4. En caso de hundimiento o encallamiento de una embarcación en la zona portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deberá iniciarlos de inmediato el Armador, su representante o Agente Marítimo por su cuenta y riesgo sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB"
5. Mientras se encuentre atracada operando, ninguna motonave podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.
6. A las motonaves con carga explosiva a bordo en tránsito, en el Terminal Marítimo de Buenaventura, se les permitirá atracar solamente cuando éstas vengan estibadas en compartimientos especiales acondicionados y que no necesiten abrirse durante su permanencia en el Terminal Marítimo de Buenaventura, se exigirá la presencia de un perito designado por la Capitanía de Puertos.
7. Las motonaves que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la bahía de Buenaventura, en cuyo caso se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta de la motonave.
8. Cuando una motonave requiera aprovisionarse de combustible o lubricantes, deberá comunicarlo por escrito a la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB"
9. El armador, su agente o el operador portuario, tienen la obligación de retirar o recuperar las mercancías u obstáculos que caigan al agua durante su manipulación.
10. Si la carga es de descargue directo y evacuación inmediata, no podrá ser descargado, hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero, cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de las instalaciones del Terminal. Para este caso remitirse al Título VI del presente Reglamento
11. La Seguridad de las motonaves mientras permanezcan en fondeo o atracadas está bajo la responsabilidad única del Capitán y ninguna instrucción o acto de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" la hace responsable por la seguridad de la misma.

12. Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en el Terminal Marítimo de Buenaventura.
13. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y, además, decomiso de la nave. Los agentes marítimos, los armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
14. Antes de recibir la visita oficial de la autoridad marítima, la motonave debe colocar el tapete sanitario en los pasillos transitables.
15. Después de la visita oficial, la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" a través del inspector de Seguridad y Salud en el Trabajo de la SPB o quien haga sus veces, hará visita a la motonave, acompañados por el oficial o representante del operador portuario, con la finalidad de inspeccionar las condiciones de trabajo, equipo de trabajo, estado de la carga y localización de mercancía peligrosa.
16. Si se encontrasen irregularidades, (no certificación de los aparejos a utilizar, pisos resbalosos, derrames, emanación de olores, operarios sin elementos de protección personal, maniobras inseguras etc.) la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" o quien haga sus veces, elaborará la denuncia correspondiente ante la autoridad competente y hará las recomendaciones del caso. Si se hace caso omiso a las recomendaciones formuladas y si la irregularidad representa riesgo inminente para las personas, los cargamentos o para las instalaciones se ordenará la suspensión parcial de las labores hasta tanto se supere la irregularidad denunciada. La Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" informará de estos hechos a la Capitanía de Puertos.
17. Durante el desarrollo de las operaciones, la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" por intermedio del inspector de Seguridad y Salud en el Trabajo y/o Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias efectuará visitas periódicas para verificar el cumplimiento a las normas del Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial y/o cumplimiento de los rendimientos operativos.
18. La motonave debe colocar de manera permanente, los atajarratas en todos los cabos que amarran la embarcación.
19. La motonave debe colocar adecuada y permanentemente la escalera real con su malla protectora.
20. La motonave debe colocar Iluminación suficiente que garantice buena visibilidad en la operación.

21. El Capitán de la motonave debe disponer de los desechos sólidos generadas en la bodega hermética que no permita la presencia y/o proliferación de vectores.
22. Para la evacuación de basuras, estas deben estar bien empacadas y clasificadas de tal manera que no generen malos olores, regueros sólidos o líquidos y su evacuación requiere permiso de las autoridades competentes.
23. Los pasillos de cubierta y otras zonas de operación de las motonaves deben permanecer limpios, libres de obstáculos sin presencia de aceite o cualquier otra sustancia deslizante.
24. Toda motonave, para realizar reparaciones o inmovilizar su máquina debe solicitar permiso, por escrito y solo después de su aprobación por la Gerencia de Operaciones o quien haga sus veces de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" puede iniciar la ejecución de lo solicitado.
25. Toda motonave que transporte mercancía peligrosa debe cumplir lo estipulado en el Título VI de este reglamento.
26. Los riesgos a bordo de la motonave que ponen en peligro la salud integral del trabajador portuario y/o al medio ambiente, deberán ser intervenidos por la tripulación.

PROHIBICIONES: Se establecen las siguientes prohibiciones:

1. Pintar en la cubierta del buque, parte externa del casco, partes aledañas al sitio de operación de cargue y/o descargue, o en cualquier otro sitio que represente un riesgo mientras esté atracado a los muelles del Terminal Marítimo de Buenaventura.
2. Soldar o hacer reparaciones sin el debido diligenciamiento del permiso de la autoridad competente y la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo.
3. Achicar sentinas y/o productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la bahía.
4. Poner en movimiento las máquinas propulsoras., estando atracado en los muelles del Terminal Marítimo de Buenaventura.
5. Evacuar los desechos sólidos de las instalaciones del Terminal Marítimo, debido a que son consideradas basuras patológicas, salvo si tiene la autorización, control y vigilancia de las Autoridades respectivas.

TITULO V

NORMAS GENERALES PARA LA OPERACIÓN PORTUARIA

CAPITULO 14: GENERALES

Es responsabilidad del Operador Portuario cumplir con las siguientes normas de seguridad industrial y ambiental al interior del Terminal Marítimo y áreas concesionadas a SPB:

14.1 SEGURIDAD INDUSTRIAL

- a) Hacer análisis de las tareas críticas de la operación y tomar las medidas de seguridad necesarias para el control de los peligros y riesgos identificados, previo y durante el desarrollo de la operación.
- b) Realizar inspecciones a bordo y en la zona operativa asignada, previo y durante la operación a fin de identificar y tomar las medidas necesarias según las condiciones propias de cada operación.
- c) Asegurar que todo el personal que participa en la operación posee vigente su seguridad social (EPS, ARL).
- d) Dotar y asegurar el uso permanente ropa de trabajo y elementos de protección personal tales como: casco, gafas de seguridad, protección auditiva, guantes según la actividad, calzado de seguridad, con suela antideslizante, equipo de lluvia, arnés, chaleco reflectivo, etc.
- e) Asegurar que las áreas de circulación del personal a bordo de la motonave se encuentren libres de objetos, obstáculos y sustancias que pueden generar caídas al mismo o distinto nivel.
- f) Asegurar que sus trabajadores conozcan y cumplan las normas de seguridad establecidas por la SPB para laborar al interior del Terminal Marítimo, tales como los siguientes actos inseguros: laborar bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, fumar, hacer uso de equipos de reproducción de videos y música en las áreas operativas, permanecer en el radio de acción de equipos en movimiento o carga suspendida, sentarse en el muro de borde del aproche, carga almacenada, bitas o en áreas operativa, manejar a velocidad superior a 30k/h, etc.
- g) Tomar las medidas necesarias para evitar la ubicación de personas con limitaciones físicas, adultos mayores, antecedentes médicos, etc. en actividades complejas o de mayor desgaste físico, como el caso de los turnos nocturnos prolongados, tareas de alto riesgos (altura, soldadura, espacios confinados, eléctricos, etc.)

- h) Asegurar los relevos correspondientes para garantizar que no se exceda la jornada de trabajo autorizada por la autoridad competente.
- i) Todo operador portuario debe poseer sus estándares de seguridad para sus operaciones portuarias.
- j) El responsable de la operación, debe verificar el correcto funcionamiento de los aparejos de las motonaves.
- k) Ninguna persona debe situarse o transitar debajo o cerca de una carga suspendida, ni sentarse en el muro del borde del aproche, encima de bitas, carga almacenada y en el protector del gantri de las grúas pórtico.
- l) Antes de iniciar trabajos de alto riesgo (altura, soldadura, espacios confinados, etc.), deben diligenciar el permiso, el cual será autorizado por la persona encargada de las tareas con la competencia de prevención de riesgos.
- m) El personal operativo de la instalación portuaria deberá permanecer en el área de trabajo asignada
- n) La jornada de trabajo no podrá extender a las autorizadas por la autoridad competente.
- o) El trabajador portuario le queda prohibido rebasar la máxima capacidad de carga para lo cual fue diseñado el equipo que opere.
- p) El operador portuario debe instalar a los equipos dispositivos de seguridad necesarios para prevenir y proteger a los trabajadores contra los riesgos laborales.
- q) Los equipos operativos (elevadores, montacargas, tractores, RD, y camiones), deben poseer y tener en buen funcionamiento los siguientes elementos: espejo retrovisor, un extintor portátil de tipo y capacidad de acuerdo al riesgo de incendio, dispositivos sonoros que permitan al trabajador portuario identificar el movimiento del vehículo, pito, frenos y luces, etc.
- r) Las grúas de muelle y las de los buques deben encontrarse en buen estado mecánico, eléctrico, etc.
- s) Los equipos utilizados en la operación de cargue y descargue deben cumplir con todas las normas de seguridad industrial y protección ambiental, estipulados por las autoridades competentes.
- t) Los equipos operativos (elevadores, montacargas, tractores, RD, y camiones), deben poseer el logotipo de la empresa y número que lo identifique.

- u) Los aparejos y equipos deben poseer certificación vigente de Casa Clasificadora avalada por la autoridad competente.
- v) Garantizar que los equipos operativos (RD, Plataformas, Elevadores, grúas tanto de tierra como a bordo, etc.) se encuentren en buen estado tecnicomecánico al inicio y durante la operación.
- w) Los cables o guayas de las eslingas deben tener el grosor que garantice la capacidad de resistencia según la carga a izar y encontrarse en buen estado.
- x) No se puede realizar mantenimiento o reparación de los equipos durante el desarrollo de la operación portuaria.
- y) Es deber del operador mantener y dejar la zona del área de trabajo en orden y aseada.
- z) El ingreso de personal a las escotillas de las motonaves, debe estar coordinado por los supervisores, operadores de equipos y personal a ingresar.
- aa) Se prohíbe obstaculizar la zona de los rieles de desplazamiento tanto en aproches de contenedores, graneleros y áreas de circulación férrea.
- bb) La escalera auxiliar de la SPB solo será usada previa autorización de la Gerencia de Operaciones de la SPB una vez el solicitante realice el trámite correspondiente según el procedimiento establecido.

14.2 MEDIO AMBIENTE

- a) Proveer los elementos necesarios para la recolección de los residuos comunes generados durante la operación y disponerlos en los sitios destinados por la SPB para tal fin.
- b) Hacer disposición final de los residuos generados en la operación portuaria desarrollada según sus características y aplicando la normatividad vigente.
- c) Al finalizar la operación, el área asignada debe quedar limpia, libre de residuos y elementos utilizados en la operación.
- d) Ningún producto, carga, residuos, elementos desechados, etc., podrán ser vertidos al mar.
- e) Las quemas a cielo abierto, están prohibidas al interior del Terminal Marítimo y si se requiere hacer algún procedimiento que implique la realización de hoguera, se deberá notificar a SESMA la autorización.

CAPITULO 15: CARGUE Y DESCARGUE DE CONTENEDORES

- a) Asegurar que se instalen a bordo los elementos de seguridad colectivos (barandas, protección escalera, pasamanos, etc.) antes que el personal aborde la embarcación y durante la operación.
- b) Cuando se desarrollen trabajos en altura a bordo bajo o sobre cubierta se debe asegurar que se cumplan con las medidas de seguridad para evitar la caída de distinto nivel de los trabajadores haciendo intervención en las condiciones locativas (puntos de anclaje, barandas, mallas de seguridad, etc.) personal (capacitarlos, dotar de arnés, eslingas, cascos con barbuquejos, y demás EP requeridos), de acuerdo a lo establecido en el Estatuto para Trabajo en alturas, Resolución 1409 de 2012.
- c) El personal de trinca y destrinca deberá recibir formación para desarrollar los conocimientos y las aptitudes mentales y físicas para la manipulación, necesarias para realizar su trabajo en condiciones seguras y eficazmente, y para desarrollar una conducta basada en la seguridad a fin de reconocer y evitar posibles peligros.
- d) El personal seleccionado para la trinca y destrinca de contenedores deberá reunir las características antropométricas y anatomofisiológicas (edad, peso, talla, antecedentes médicos, etc.) necesarias para la manipulación de los tensores o barras de trinca.
- e) Asegurar que la piñas y elementos necesarios en la operación se encuentren ordenados y en las áreas indicadas para ello (piñeras, porta aparejos, etc.).
- f) Los vehículos que llegan a cargar o descargar contenedores deben mantener la ventanilla de la cabina abajo para permitir contacto visual y auditivo con el portalonero.
- g) Delimitar el área de trabajo y colocar señales de advertencia que restrinjan el ingreso de personas y/o vehículos no autorizados a la zona donde se realiza la operación.
- h) Ninguna persona debe situarse o transitar debajo o cerca de una carga suspendida.
- i) El personal no podrá invadir la zona de seguridad demarcada en el área de tránsito operativa de las grúas pórticos, no colocar objetos personales, ni sentarse en el gantry de las grúas de muelle.
- j) Mantener libre de obstáculos las áreas de circulación de las grúas de muelle.
- k) Los elevadores a los cuales se les adaptará los papamóviles (canastilla), deberán poseer parrilla, solo se permite el asegurar el papamóvil a la parrilla.

- l) Cuando se determine la inspección del contenedor en el aproche, se debe garantizar el uso de guantes y protección visual a quien haga el rompimiento del sello.
- m) La inspección de la carga debe realizarse a distancia de las demás operaciones del sector considerando los peligros y riesgos asociados a las demás actividades.
- n) Los equipos de porteo deben estar provistos de los elementos necesarios para garantizar que los contenedores se transporten debidamente asegurados a la plataforma tales como: twist lock, guías, etc.
- o) Para el manejo de isotanques se debe tomar precauciones para no golpearlos y no dejarlos caer al piso ni al momento de arrumarlos.
- p) El cargue y/o descargue de los isotanques se debe efectuar solo con spreader.
- q) En todo momento de la operación se debe contar con portaloneros a bordo y en tierra los cuales deberán usar elementos de comunicación y las señas universales para izaje y movimiento de carga.
- r) Los operadores de los equipos de porteo deben conocer la hoja de seguridad de la carga peligrosa que transportan.
- s) Los equipos que participan en la operación portuaria deben poseer vigente la certificación de su estado emitida por Casa Clasificadora y para el caso de los vehículos tipo Tractocamiones el Certificado de la Revisión Tecnicomecánica y presentarla en la Jefatura de SST de la SPB.
- t) Al trabajador que labora a bordo se le prohíbe correr sobre el contenedor, caminar por los bordes de escotillas de las bodegas del buque, correr por la cubierta, subir o bajar de la motonave cuando no esté colocada la escalera real.
- u) En el cargue y descargue de motonaves, el trabajador portuario debe revisar que el gancho o estrobo quede bien colocado y luego dar la señal para levantar la carga después de retirarse, para no ser golpeado por la misma y acercarse a desganchar o retirar/colocar piñas cuando la carga esté a una altura menor a 50cm del piso.
- v) El trabajador portuario deberá colocar siempre las piñas aseguraban el contenedor en el recipiente establecido para ello.
- w) Las plataformas que transporten los contenedores deben tener en buen estado sus respectivas piñas o guías que aseguren los cuatro extremos del contenedor.

- x) El contenedor debe ingresar o salir debidamente asegurado a la plataforma mediante aparejos utilizados como: twist lock, guías, etc.
 - y) Por ningún motivo se permite el ingreso y salida de contenedores con fugas, derrames, desnivelados, etc.
 - z) Los elevadores a los cuales se les adaptará los papamóviles, deberán poseer parrilla, por ningún motivo, se permite el aseguramiento del papamóvil al mástil u horquillas del elevador
- aa) Los papamóviles usados como sube y baja, deben estar en buen estado y ser asegurados a las parrillas de los elevadores.
- bb) Dependiendo del tipo de contenedor se tienen en cuenta los siguientes aspectos:
- Tank container o isotanques: el manejo de este tipo de contenedor debe realizarse paso a paso y por lo tanto se deben tomar precauciones para no golpearlos y no dejarlos caer al piso ni al momento de arrumarlos.
 - El cargue y/o descargue de los isotanques se deben efectuar con spreader y nunca con eslingas, estrobos.
 - Los isotanques con productos inflamables se deben almacenar siempre en la parte superior de los arrumes.
 - Flact rack: Este tipo de contenedores con frentes fijos se deben almacenar siempre en la parte superior del mismo arrume, para este tipo de contenedor no se puede apilar ninguna otra clase de contenedores.
 - Los flact rack con frentes móviles se deben almacenar cerrados con sus respectivos frentes en el doble fondo, en arrumes con altura máxima de 24 pies.
 - Convencionales: La altura máxima de estos contenedores debe ser de 5 por alto.
- cc) En el caso de contenedores con mercancías peligrosas:
- El operador portuario previo al arribo de la motonave debe dar a conocer a todos los trabajadores que participarán en la operación, el listado de mercancías peligrosas a descargar.
 - Socializar la hoja de seguridad por cada mercancía peligrosa a descargar.
 - Entrenar y capacitar a los trabajadores en cuanto a acciones de respuesta en caso de presentarse una contingencia durante las operaciones.
 - Para el caso de transporte y manipulación de mercancías peligrosas se debe cumplir con las disposiciones del decreto 1609 de 2002 así mismo tener en cuenta lo establecido en el presente reglamento en el Título VI.

CAPITULO 16. OPERACIÓN DE GRANELES

- a) Durante la operación, el operador portuario debe contar con personal que realice la supervisión integral (seguridad industrial y ambiental) de las actividades que se ejecuten a bordo de la motonave y en los muelles.

- b) Las máquinas y equipos (cucharas, tolvas, grúas de buque, montacargas, vehículos de porteo, etc.) usados en la operación deben estar en buenas condiciones de operación.
- c) El personal que participa en la operación de descargue de gráneles debe ser personal capacitado y entrenado para realizar las diferentes tareas de la operación.
- d) Antes de iniciar la operación, debe realizarse una inspección general a las máquinas y equipos (grúas de buques, montacargas, cucharas, tolvas, etc.) para verificar su buen funcionamiento y corregir las anomalías encontradas en la inspección, para ello el operario debe usar una lista de chequeo (lista preuso) para registrar los hallazgos encontrados.
- e) Todo trabajador que durante la operación realice ascenso y descenso por tolvas, y estructuras que superen 1,50 metros de altura que no tengan ningún sistema de protección colectiva como plataformas, barandas, debe usar los siguientes elementos de protección personal: arnés de cuerpo entero, eslinga doble (en Y), casco con barbuquejo con tres puntos de sujeción, guantes, gafas de seguridad, protección respiratoria.
- f) Todos los trabajadores que ingresen o permanezcan en el área donde se realice el descargue de gráneles deben usar gafas de seguridad, protección respiratoria, casco, etc.
- g) Para el descargue de graneles sólidos se requiere un plan de manejo y contingencia ambiental debidamente aprobados por la autoridad competente.

16.1 URBANEO

- a) Las volquetas de urbaneo, camiones u otro medio de transporte, después de cargar producto a granel deben colocar la carpa que cubre el producto y aplicar mecanismos que eviten el reguero y polución en los recintos portuarios (emisiones de finos).
- b) Los vehículos destinados para el transporte y urbaneo de graneles sólidos, deben poseer volcos con estructura de madera ó lámina en buen estado y debidamente colocados para evitar la fuga o vertimiento del producto.
- c) El productor de carga debe ir debidamente carpado.
- d) El operador responsable del urbaneo de graneles sólidos, debe tener un plan de respuesta a las emergencias que puedan presentarse en el transcurso del transporte del producto.

- e) El operador portuario responsable del urbaneo de graneles sólidos, debe poseer una cuadrilla que hará recorrido a las rutas de urbaneo para hacer la recolección de los regueros que se generen.

16.2 DESCARGUE Y CARGUE

- a) Los equipos usados para realizar izajes de cargas (estrobos, eslingas, guayas, grilletes) deben estar en buenas condiciones y tener la certificación vigente. Estos equipos deben tener una hoja de vida donde se registre la fecha de compra, revisiones y mantenimiento realizados por el fabricante o proveedor.
- b) El operador portuario deberá ubicar carpas resistentes (lona) y en buen estado en el costado de la motonave que cubra el trayecto que realicen las cucharas que salen desde el interior de las escotillas y se desplazan hacia el aproche donde realiza el descargue en las tolvas. Evitando de esta manera la caída de granel al mar.
- c) Las carpas y tolvas utilizadas para el descargue/cargue de graneles sólidos, deben encontrarse en perfecto estado, sin agujeros y tener una longitud que abarque la trayectoria de la cuchara durante el descargue para evitar vertimiento de producto al mar.
- d) Está prohibido el golpe brusco a las cucharas y la tolva.
- e) El ingreso de los trabajadores al interior de las escotillas de la motonave se debe realizar con previa autorización del supervisor del operador portuario, ningún trabajador ingresará o permanecerá dentro de las escotillas sin la compañía del supervisor o de un compañero de trabajo.
- f) Para ingresar y salir de las escotillas de la motonave, los trabajadores solamente usaran los sistemas de ascenso y descenso instalados al interior de las escotillas (escaleras).
- g) Ningún trabajador permanecerá al interior de las escotillas durante la descarga del granel ya sea que se empleen cucharas o maquinas succionadoras.
- h) La operación de equipos como cargadores al interior de las escotillas deberá realizarse sin la presencia de trabajadores cerca al área donde operan los equipos pesados.
- i) Para la operación de graneles sólidos, las tolvas deben tener la cuchilla dosificadora para evitar regueros por el exceso de carga en volquetas, camiones u otro medio de transporte terrestre.
- j) Las tolvas deben estar pintadas y marcadas con el nombre del operador propietario, numeradas; y los soportes de apoyos (patas) deben pintarse usando

pintura reflectiva y color de contraste negro y amarillas para su fácil visualización de las horas nocturnas.

- k) El llenado de los vehículos de transporte o urbano no debe exceder la altura máxima del volcú.
- l) Durante su operación, las grúas de succión en muelles graneleros, deben estar provistas de dispositivos u elementos de seguridad para evitar desplazamientos sin coordinación.
- m) Para su desplazamiento, las grúas de succión deberán poseer un guía dotado con los elementos de protección personal, señalización, alarma visual y sonora, etc.
- n) Durante la succión y transporte por banda de graneles sólidos, el operador portuario principal y secundario, deben tomar las medidas necesarias para evitar que los productos según sus características generen emisiones y vertimientos.
- o) Durante la operación el operador portuario deberá recoger el granel que sea derramado en el aproche y rutas de urbano.
- p) El operador portuario debe entregar limpio el muelle donde se realice la operación descargue de granales para ello debe realizar la recolección de todos los residuos generados al finalizar la operación y su correcta disposición.

CAPITULO 17. CARGA SUELTA

17.1 Descargue/Cargue

- a) El operador portuario debe suministrar los elementos de protección personal a los trabajadores que participan en la operación tales como: botas de seguridad, gafas de seguridad, casco, guantes de cuero, etc., y garantizar que los trabajadores usen los elementos de protección personal que le son suministrados.
- b) Los elementos y aparejos usados (eslingas, cables, estrobos, grilletes, etc.) para realizar el descargue de la carga deben estar en buenas condiciones, con certificación vigente, los equipos deben contar hoja de vida donde se registre las inspecciones realizadas, y el mantenimiento.
- c) Los operadores portuarios deben tener estandarizado la manera como se debe realizar el descargue de las diferentes tipos de carga (perfiles, tuberías, láminas, etc.) con el fin de garantizar una operación segura.
- d) Las máquinas y equipos (cargadores) para realizar el cargue y traslado de la carga deben estar en buenas condiciones de operación, para ello se debe

realizar una inspección de preoperativa a los equipos para verificar su buen funcionamiento y corregir las anomalías encontradas en la inspección, esta revisión debe realizarla el operador del equipo el cual debe registrar los hallazgos en una lista de verificación.

- e) El operador portuario debe garantizar el suministro de equipos con la capacidad requerida de acuerdo a las características y peso de la carga a manipular.
- f) El porteo de carga suelta deberá asegurarse con fajas, cintas, cadenas, cables, o cualquier otro elemento resistente, con las características apropiadas y debidamente certificados por el fabricante o distribuidor.
- g) Para ingresar y salir de las escotillas de la motonave, los trabajadores solamente usaran los sistemas de ascenso y descenso instalados al interior de las escotillas (escaleras).
- h) La operación de equipos como montacargas al interior de las escotillas deberá realizarse sin la presencia de trabajadores cerca al área donde operan los equipos.
- i) Las plataformas de los vehículos u otros medios de transportes (tren), para el porteo de tubería y carga con peligro de rodamiento, deben estar provistos de pines, guías o estacas para sujeción de la carga.
- j) Para todos los descargues/cargues de misceláneas, se deberán ubicar la red protectora entre el buque y la línea de aproche.
- k) Para toda la carga suelta transportada o urbaneada, deberán usarse dispositivos necesarios para asegurarlas y evitar la caída de las mismas.

17.2 Almacenamiento de carga suelta

- a) Al realizar almacenamiento de carga suelta (tubería, perfiles, rollos, láminas, etc.) en patios, cobertizos, bodegas, esta será almacenada a una altura máxima según el área de almacenamiento y las características de la carga a almacenar.
- b) Cada arrume de tubería, perfil, laminas, etc, o de cualquier carga suelta, deben ser almacenados debidamente estibados, sujetos con soportes, trincado con cuñas y tacos para evitar la caída de la carga.
- c) Cuando se almacenen rollos estos se ubicarán en el piso sobre soportes.
- d) Está prohibido ubicarse en el interior de rollos almacenados o sentarse sobre la carga, el operador Portuario debe supervisar esta prohibición

- e) La carga almacenada debe ser ubicada a 1 metro de distancia de las paredes o límites de la instalación.
- f) Los tubos o materiales de forma redondeada han de apilarse necesariamente en capas separadas mediante soportes intermedios y elementos de sujeción.

CAPITULO 18. CARGA RODADA

- a) La carga rodada con orugas, (vehículos de importación/exportación) tipo retroexcavadora, deberán usar dispositivos para proteger la loza.
- b) Realizar reunión de seguridad con los trabajadores antes de iniciar la operación.
- c) El vehículo que es usado para transportar los conductores que descargan y mueven la carga rodada debe cumplir las normas establecidas en la Ley 1383 de 2010 Art; 8,10,11 sobre la revisión técnico-mecánica. Además, debe tener el Soat Vigente.
- d) El límite máximo de velocidad para el tránsito de los vehículos de importación por las vías del terminal marítimo es de 30 KM/H
- e) Se delimitará y señalizará una zona peatonal para el ingreso a la motonave del personal que participa en la operación de descargue de la carga rodada (vehículos livianos, vehículos de carga, maquinaria pesada).
- f) La zona del muelle por donde se realice el descenso de los vehículos de la motonave debe estar bien delimitada y colocar señales que adviertan a los demás operadores que realizan otras operaciones en el área.
- g) Durante la operación del traslado de la carga el operador debe ubicar personal que haga las veces de reguladores viales (pare y siga) en los puntos de intersección de las vías del Terminal para controlar el tránsito de los vehículos descargados y los que son ajenos a la operación.
- h) Todo operador que realice descargue de carga rodada de presentar a la Gerencia de Operaciones la ruta definida para realizar el traslado de la carga por las vías del Terminal Marítimo y garantizar que se cumpla.
- i) El operador debe asegurarse que la tripulación instale las barandas en cada nivel de la embarcación, así como señales visuales necesarias para indicar a los conductores la ruta de descarga aun cuando no exista buena iluminación (señales reflectivas)

CAPITULO 19. INSPECCIONES

- a) Previo a la inspección de mercancías peligrosas o productos químicos, la Agencia de Aduana debe poseer, leer, revisar y tomar todas las medidas establecidas en la ficha técnica y hoja de seguridad de la carga a manipular, entre otras:
- Dotación de elementos de protección para manipulación
 - Elementos para atención de posibles derrames o incendios
 - Medidas de seguridad para la manipulación, almacenamiento, etc.
 - Números de emergencias
- b) La Agencia de Aduana que realiza la inspección, debe asegurar que todo el personal que participa de ésta: autoridades, operadores, organismos de control, etc., conozcan la ficha técnica y en caso de mercancía peligrosa (Clasificada según código IMDG), la hoja de seguridad del producto a manipular. Además, asegurar su cumplimiento.
- c) La Agencia de Aduana debe tomar las medidas necesarias para que, en caso de derrame, se generen vertimientos al mar.
- d) Los residuos o productos contaminados, deben ser dispuestos por las agencias navieras según sus características o contenido contaminante.

CAPITULO 20. GRANEL LÍQUIDO

- a) Asegurar la asignación y presencia permanente del perito de Capitanía de Puertos.
- b) Presentar documento que informe a SPB los detalles del proceso, medidas de control y mitigación (Plan de Contingencia) etc. por cada operación, evaluando los aspectos individuales según las condiciones específicas.
- c) El personal que opera en el muelle debe revisar con anterioridad la ficha técnica del producto a descargar. La hoja de seguridad del producto a cargar/descargar debe socializarse a todo el personal involucrado en la operación y asegurar su cumplimiento permanente.
- d) Durante la operación de las motonaves en este sitio no se permite realizar trabajos de soldadura, reparación, mantenimiento, desmontaje, etc.
- e) Presencia permanente del personal responsable de la seguridad y control ambiental del operador primario (S&SOMA y Brigada de Emergencias).
- f) Asegurar la existencia de elementos que permitan comunicación permanente entre el personal a bordo (operador y tripulación) y personal del operador en el aproche.

- g) Los equipos usados en esta operación como radios, celulares, linternas, etc., deben ser de alta seguridad (intrínsecamente seguros)
- h) Los brigadistas asignados a la operación deben recibir socialización del Plan de Emergencias de la SPB y los PON's asociados con esta operación en nuestro plan de emergencia.
- i) Antes del inicio de las operaciones se debe verificar que los acoples de las mangueras estén correctos
- j) Se le prohibirá a todo el personal, tanto el de tierra como el de a bordo, fumar, encender fósforos o bombillos, de energía eléctrica (antes de iniciar la operación deben de estar todas las luces encendidas), celulares, beeper o radios no habilitados para la operación, pues estos pueden producir ondas detonantes o chispas incendiarias.
- k) Los diferentes operadores de muelle de líquidos deben realizar periódicamente de acuerdo a los estándares de fabricación y la normatividad vigente las pruebas hidrostáticas a las tuberías y mantener los certificados vigentes.
- l) Cualquier operación distinta al descargue o cargue que genere chispa debe suspenderse.
- m) Como medida de seguridad general se considera mantener siempre, alrededor del área de operación, una zona de seguridad cerrada. A ella, no se permitirá el ingreso de personal ajeno a la operación sin previo consentimiento del encargado de la operación.
- n) La unión o acoples entre las naves y las líneas del terminal se hará mediante mangueras flexibles de acero inoxidable y polipropileno especialmente diseñadas para este efecto con certificación vigente.
- o) Se deberán instalar carpas en buen estado cubriendo el tramo de manguera instalado para el bombeo.
- p) En cada punto de acople, se instalarán recipientes que permitan evitar que cualquier fuga que se genere entren en contacto con la loza del aproche.
- q) Antes del inicio de la operación, se realizará una verificación completa del alineamiento del sistema, comprobando que las mangueras flexibles estén correctamente conectadas a los flanges del manifold de la nave y del muelle, que la línea de transporte del muelle esté conectados correctamente con el/los estanque(s) receptor(es) al interior del Terminal y, además, se revisarán todos sus accesorios, todo esto con el objetivo de asegurar una operación de acuerdo a la programación.

- r) Durante el proceso de descarga de naves, se vigilará continuamente los puntos críticos del sistema, es decir, el punto de unión en el barco, la cámara de operaciones en muelle, y la conexión con el estanque, esto además de la supervisión de los elementos que registran presión en la línea de transferencia.
- s) Durante todo el tiempo que dure la carga/descarga se debe mantener personal dedicado a la revisión del estado de los puntos de unión.
- t) Tomar las medidas de mitigación una vez se le asigne el puesto de atraque y zona operativa previo al inicio de las operaciones, tales como: Clausura de drenajes y aberturas sobre la loza, demarcación del área que evite el ingreso de personal no autorizado, etc.
- u) Ubicación de barreras de control alrededor de la embarcación en el puesto de atraque que rodee el perímetro de la motonave sobre el mar.
- v) Dotación de material absorbente y bandejas recolectoras para atender los posibles derrames.
- w) Instalar carpa entre el buque y aproche que cubra el trayecto del tramo conectado.
- x) Disponer de recipientes para recolección de residuos generados durante la operación, según su clasificación.
- y) En caso que resulten desechos o residuos de este producto se deberá hacer disposición final con empresa certificada para esta actividad y entregar esta certificación al área de SST
- z) Las mangueras y accesorios requeridos para la operación y que por su misma condición puedan convertirse en un riesgo durante la operación deben ser certificados por una casa clasificadora (mangueras, uniones, acoples).
- aa) Los diferentes operadores de muelle de líquidos deben enviar a de SST de la SPB los certificados actualizados de las mangueras, uniones, acoples y tuberías que son utilizadas para el descargue y cargue líquidos.
- bb) Previo al inicio de la operación de bombeo, se deberá verificar el estado de las mangueras de conexión a la motonave, en el caso de encontrar algún tramo de manguera que no cumpla con las condiciones de seguridad (orificios que generan fugas, bultos, exposición de hilos, etc.), no podrán ser usadas para la operación.
- cc) No se podrán desconectar las mangueras sin verificar que la maniobra de purga de las mangueras se realice correctamente, a fin de evitar derrames accidentales de productos al mar.

dd) El personal que opera en el muelle petrolero, debe estar atento a las posibles fallas que se puedan presentar en la operación.

ee) El operador encargado de la operación, debe tener un plan de respuesta a las emergencias que pueda presentarse en el transcurso de la actividad.

CAPITULO 21. CARBÓN

- a) El personal que participa en la operación de cargue de carbón debe estar capacitado y entrenado para realizar las diferentes tareas de la operación.
- b) Las máquinas y equipos (cucharas, ship loader, tolvas, grúas, cargadores, etc.) usados en la operación deben estar en buenas condiciones de operación.
- c) Durante la operación, el operador portuario debe contar con personal que realice la supervisión integral (seguridad industrial y ambiental) de las actividades que se ejecuten a bordo de la motonave y en los muelles.
- d) Antes de iniciar la operación, debe realizarse una inspección general a las máquinas y equipos que participarán en la operación, para verificar su buen funcionamiento y corregir las anomalías encontradas en la inspección, para ello el operario debe usar una lista de chequeo (lista preuso) para registrar los hallazgos encontrados.
- e) Los equipos usados para realizar izajes de cargas (estrobos, eslingas, guayas, grilletes) deben estar en buenas condiciones y tener la certificación vigente. Estos equipos deben tener una hoja de vida donde se registre la fecha de compra, revisiones y mantenimiento realizados por el fabricante o proveedor.
- f) Todo trabajador que durante la operación realicen actividades que involucren el trabajo en alturas a más de 1,50 metros y que no tengan ningún sistema de protección colectiva como plataformas, barandas, debe usar los siguientes elementos de protección personal: arnés de cuerpo entero, eslinga doble (en Y), casco con barbuquejo con tres puntos de sujeción, guantes, gafas de seguridad, protección respiratoria.
- g) Todos los trabajadores que ingresen o permanezcan en el área donde se realice el cargue de carbón deben usar gafas de seguridad, protección respiratoria, casco.
- h) El área dispuesta para el preacopio de carbón, debe ser acondicionada por el operador portuario para evitar vertimientos y emisiones: clausura de drenaje, levantamiento de polisombra según la altura prevista para el acopio, delimitación con bloques de concreto y lona de la línea de aproche lado mar, etc.

- i) De igual manera, deberán disponer de los equipos necesarios para la limpieza de los volcos a la salida del Patio (acopio externo y preacopio en muelles de SPB): Hidrolavadora, tanques con agua, escobas, personal, etc., también se asegurará que el sitio de lavado quede cerca de la línea de sedimentadores para que los residuos caigan en éste.
- j) Disponer de personal necesario para la limpieza permanente de las rutas durante el urbaneo, tanto las internas en SPB y avenida portuaria.
- k) El operador portuario deberá ubicar carpas resistentes (lona) y en buen estado en el costado de la motonave que cubra la zona donde opera el equipo que hace el cargue (ship loader, cucharas, etc.), evitando de esta manera la caída del carbón al mar.
- l) El operador portuario debe entregar limpio el muelle donde se realice la operación de embarque de carbón, para ello debe realizar, barrido, recolección y lavado de toda el área involucrada y evidentemente afectada por esta operación, como también asegurar su correcta disposición.
- m) Los vehículos de porteo o urbaneo de carbón, deben estar debidamente carpados para minimizar la emisión de finos.

CAPITULO 22. EMBALAJE / DESEMBALAJE

- a) Garantizar que las máquinas y equipos (montacargas, Reach Stacker) usados en la operación se encuentren en buenas condiciones técnico-mecánicas.
- b) Delimitar y señalizar la zona donde se realiza la operación para restringir el ingreso de personal ajeno a la actividad.
- c) Utilizar ayudas mecánicas para transportar cargas que superen el límite máximo permisible para ser transportado en hombros (50 kilogramos).
- d) Cuando se embale o desembale mercancía peligrosa y productos químicos se debe consultar la(s) hoja(s) de seguridad de los productos o carga peligrosa y seguir las recomendaciones de seguridad que en ellas se describen.
- e) El operador portuario debe suministrar a sus trabajadores los EPP requeridos para realizar la actividad, y asegurar que los trabajadores hagan uso de los EPP que le son suministrados.
- f) Las plataformas o rampas deberán estar en buen estado, nivelado y soportar el peso del equipo y la carga.
- g) Ninguna persona deberá estar al interior del contenedor cuando éste en operación algún equipo.

- h) Cuando se requiera empujar una estiba con carga, deberán tomarse las medidas necesarias para evitar la avería a la carga movilizada.
- i) Está prohibido ubicar estibas o cualquier otro elemento sobre el contenedor cuando se está desembalando/embalando.
- j) Se prohíbe retirar el cabezote del vehículo de arrastre mientras se encuentren en inspección o desembalaje.
- k) En el caso de operación de tendido/levante de contenedores con puente grúa deberá dar estricto cumplimiento al estándar de seguridad para esta actividad.
- l) Los sacos de 55kilos con azúcar o café deberán ser manipulados coordinadamente por dos personas.
- m) Las estibas utilizadas para esta operación, deberán en óptimas condiciones.
- n) No se permiten la operación simultánea de embalaje/desembalaje y tendido/levante de contenedores con azúcar o café.
- o) No se permite la presencia de trabajadores en el área de maniobra o radio de acción del equipo.
- p) Los equipos utilizados para el tendido/levante de contenedores deben tener la capacidad adecuada para la manipulación de la carga.
- q) En el caso del embalaje de café a granel las plataformas utilizadas para la actividad deberán cumplir con las disposiciones establecidas en la normatividad vigente para protección de caídas.
- r) En el caso del embalaje de café a granel, se deberá colocar la señalización y demarcación adecuada para evitar colisión de los elevadores a la plataforma de trabajo.
- s) Los arrumes de sacos con azúcar o café al interior del contenedor deberán hacerse usando técnicas escalonamiento u otras que garanticen la estabilidad del arrume sin que se caigan los sacos.

CAPITULO 23. TNT

- a) Todo el personal que va a participar en la operación (estibadores, conductores, wincheros, brigadistas) antes de iniciar las operaciones deben conocer la información de la ficha técnica en especial el manejo seguro de este producto. Se debe entregar a la Jefatura de SST la evidencia del cumplimiento de esta actividad.

- b) Vigilar el estado de los empaques de este producto en caso de existir avería debe abstenerse de manipular el producto ya que al contacto con la piel traería afectaciones serias a su salud.
- c) Dotar de indumentaria que asegure una buena protección personal.
- d) Considerar las operaciones alrededor del puesto de atraque asignado y asegurar que quede alejada de la influencia de productos alcalinos o básicos.
- e) Revisar y hacer una buena selección de los aparejos a utilizar, teniendo en cuenta que se debe evitar cualquier fuente de ignición durante esta operación
- f) Se debe contar con malla protectora al momento de izado de la carga, esto a fin de evitar que la carga caiga.
- g) Es necesario que presenten un plan de contingencia para el desarrollo de esta operación.
- h) Durante la operación debe estar presente un responsable de Seguridad industrial quien debe velar en todo momento por el cumplimiento de las medidas de seguridad.
- i) En caso que resulten desechos o residuos de este producto se deberá hacer disposición final con empresa certificada para esta actividad y entregar esta certificación al área de SST.
- j) Ubicación de malla protectora entre la motonave y el puesto de atraque para ante posible caída de un bulto evitar su caída al mar ya que el TNT es un contaminante marino

CAPITULO 24. ALMACENAMIENTO

24.1 EN PATIOS Y ESPACIOS ABIERTOS

- a) Se prohíbe el almacenamiento de mercancías sobre las vías de circulación
- b) Se prohíbe almacenar contenedores sobre cámaras y cajas de distribución del alcantarillado
- c) El almacenamiento de contenedores no podrá superar el 5 por alto en vacíos y el 4 lleno.
- d) El arrume de contenedores deberá estar alineado.

- e) De pendiendo las características de la carga a almacenar, se establecerá la altura del arrume, en todo caso, los arrumes de carga deben garantizar la seguridad y estabilidad del mismo.
- f) Toda carga que presente riesgo de rodamiento, deberá estar debidamente acuñada en cada uno de sus niveles.
- g) Se prohíbe sentarse, acostarse, dormir, pararse, sobre la carga almacenada.
- h) En operación de almacenamiento/despecho de carga, no se permite la interacción de personas en la zona de maniobra de los equipos.

24.2 BODEGAS

- a) La Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” se abstendrá de realizar o autorizar el almacenamiento de mercancía, patios, cobertizos, bodegas y en general en las áreas cubiertas o descubiertas cuando el peso supere las 4 toneladas por metro cuadrado.
- b) El almacenista, ante la presencia de mercancías que presenten riesgo a la salud de las personas o se tenga duda sobre sus efectos, antes de recibir la mercancía en el sector de almacenamiento deberá informar inmediatamente a la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo quienes tomarán las medidas del caso.
- c) La Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” vigilará que la carga se coloque en el lugar determinado por el almacenista previo inspección del sitio.
- d) La carga más pesada debe ocupar los niveles bajos.
- e) La ubicación de la carga no debe obstruir vías de acceso, pasillos, ni puertas, ni el acceso o visibilidad de extintores,
- f) La Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” debe vigilar y controlar que la operación del vehículo o montacargas no supere la velocidad de 10 Km/hora en la operación de almacenaje.

24.3 BODEGA ESPECIALIZADA

- a) En cada nivel de la estantería deberá colocarse avisos que indiquen la capacidad de carga en peso.
- b) No se podrán colocar una carga sobre otra en un mismo nivel.
- c) Las estanterías deber estar instaladas en terrenos que favorezcan su estabilidad, ser resistentes a la carga a almacenar, ,

- d) Se prohíben los choques o golpes contra las estructuras de las estanterías que pueden ocasionar: el desenganche de los largueros y ensambles, deformaciones elásticas o permanentes de los elementos y/o el desplome de las cargas y/o elementos portantes.
- e) Nunca se conectarán entre sí las estanterías a las paredes del edificio, para evitar la transmisión de fuerzas entre ambas. En el caso de que fuera necesaria esta conexión, se evaluarán las fuerzas máximas aplicables al diseñar la estantería.
- f) Demarcar las áreas de circulación peatonal y vehicular.

24.4 DE CARGA GENERAL

- a) No almacene mercancías apoyadas en la pared
- b) Utilice los espacios destinados para almacenamientos en forma correcta
- c) No obstaculice las puertas de acceso ni la zona de extintores con mercancías
- d) No almacene mercancías peligrosas en bodegas no autorizadas
- e) La altura de los arrumes de café o azúcar no debe ser superior a cuatro (4) pallets (estibas).

TITULO VI NORMAS GENERALES PARA EL MANEJO, ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

CAPITULO 25 MARCO LEGAL

Toda carga que haga tránsito por las instalaciones concesionadas a la SPB y áreas de extensión, están regidas por lo establecido en las siguientes normas:

- a) Ley 9ª de 1979, "Código Sanitario". En su artículo 130 establece que en la importación, fabricación, almacenamiento, transporte, comercio, manejo o disposición de sustancias peligrosas deberán tomarse todas las medidas y precauciones necesarias para prevenir daños a la salud humana y animal, de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Salud.

- b) Ley 8 de 1980 (febrero 4) Por medio de la cual Colombia aprueba autoriza adherirse al "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- c) Ley 12 de 1981 por la cual Colombia aprobó el Convenio MARPOL 73/78.
- d) Decretos 2535 de 1993 y 1809 de 1994. establecen los requisitos para el transporte de explosivos por vía terrestre y asignan funciones de supervisión y control sobre el manejo, tenencia y transporte de explosivos al Ministerio de Defensa Nacional.
- e) Ley 55 de 1993 aprobó el Convenio 170 y la recomendación número 177 sobre la seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo, adoptados por la 77 reunión de la conferencia general de la OIT, Ginebra, 1990.
- f) Ley 253 de 1996. Por la cual Colombia aprobó el convenio de Basilea, sobre el control del transporte internacional de desechos peligrosos y su eliminación.
- g) Decreto 1609 DE 2002 (Julio 31) "Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera.
- h) Código IMDG
- i) Convenio Solas 74: Capitulo VII, Transporte de Mercancías Peligrosas y demás que le sean aplicables.
- j) NTC 3966 "Transporte de sustancias químicas peligrosas. Clase 1. Explosivos. Transporte Terrestre por carretera".
- k) NTC 2880. "Transporte. Sustancias químicas peligrosas Clase 2. Condiciones de Transporte Terrestre".
- l) NTC 2801. "Transporte. Sustancias químicas peligrosas Clase 3. Embalajes y condiciones de Transporte Terrestre".
- m) NTC 3967 "Transporte de sustancias químicas peligrosas Clase 4. sólidos inflamables; Sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables. Transporte Terrestre por carretera".
- n) NTC 3968 "Transporte de Sustancias químicas Peligrosas Clase 5. Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos. Transporte Terrestre por Carretera".
- o) NTC 3969 "Transporte de Sustancias químicas Peligrosas Clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas. Transporte Terrestre por Carretera".
- p) NTC 3970 "Transporte de Sustancias químicas Peligrosas Clase 7. Materiales radioactivos. Transporte Terrestre por Carretera".

- q) NTC 3971 “Transporte de Sustancias químicas Peligrosas Clase 8. Sustancias corrosivas. Transporte Terrestre por Carretera”.
- r) NTC 3972 “Transporte de Sustancias químicas Peligrosas Clase 6. Sustancias peligrosas varias. Transporte Terrestre por Carretera”.

CAPITULO 26 NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL Y AMBIENTAL

En cumplimiento del capítulo anterior, la SPB establece las siguientes normas de obligatorio cumplimiento para el control de seguridad, protección ambiental y manejo de emergencias para la operación de mercancías peligrosas:

1. Todo cargamento, unidad de transporte, embalaje/envase debe estar perfectamente identificado con su marca, código, peso, medida, recomendaciones para su manipuleo y almacenamiento y rotulado de acuerdo a las normas establecidas por el código IMDG según corresponda.
2. En los conocimientos de embarque (B/L importación) y solicitud de ingreso (exportaciones) las mercancías deben ser identificadas con su nombre técnico verdadero (no se admitirán solamente nombres comerciales) y sin omisiones.
3. No se recibirán cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzcan emanaciones, vapores, olores que puedan afectar a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones y otros cargamentos.
4. Cuando el envase o empaque presente deterioro, éste debe ser reparado ó la mercancía reempacada por el operador portuario y previa aprobación del Inspector de Seguridad y Salud en el trabajo de la Sociedad Portuaria Buenaventura “SPB” será recibida y almacenada.
5. La Sociedad Portuaria Buenaventura se reserva el derecho de recibir aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por la Naciones Unidas (IMDG) en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y almacenamiento, demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.
6. A las embarcaciones con carga explosiva o radioactiva a bordo, que no vayan a ser descargados en el terminal, se les permitirá atracar solamente cuando éstas vengán estibadas en compartimientos especiales acondicionados y que no necesiten abrirse durante su permanencia en el terminal marítimo de Buenaventura.

7. A excepción de las mercancías explosivas o radioactivas, las cuales se descargan únicamente en la zona de fondeo determinada por la Capitanía del Puerto y autorizadas por la Superintendencia General de Puertos, las demás cargas clasificadas como peligrosas por Naciones Unidas podrán ser movilizadas por los muelles, previa autorización de la Jefatura de SST de la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" o quien haga sus veces.
8. Por regla general las mercancías peligrosas deben ser embarcadas al término de las operaciones de la embarcación o al comienzo en caso de desembarque.
9. El tiempo de permanencia de la carga peligrosa y su manipulación en las instalaciones portuarias deberán estar sujetos a los reglamentos y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB"
10. La Sociedad Portuaria Buenaventura "SPB" en caso de emergencia y para garantizar la seguridad del trabajador portuario, sus instalaciones y las naves, podrá solicitar autorización para la destrucción de mercancías ante las autoridades competentes, cuando estas se encuentren bajo su competencia.
11. En los casos en que el cargamento sea clasificado por la Jefatura de SST de la Sociedad Portuaria Buenaventura o quien haga sus veces, como de descargue directo y evacuación inmediata, este no podrá ser descargado hasta tanto no haya cumplido con los trámites legales aduaneros portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que la va retirar de las instalaciones del terminal marítimo.
12. Las actividades de carga y descarga deben ser realizadas por personal capacitado, entrenado y con experiencia.
13. Antes de manipular cualquier mercancía peligrosa, es conveniente que antes se lean y entiendan las Hojas de Seguridad o Tarjetas de Emergencia de tal forma que se conozca la forma adecuada de manipular las sustancias peligrosas.
14. La empresa responsable de la manipulación debe contar con procedimientos claros, entendidos y ejecutados por todo el personal para las operaciones de carga y descarga garantizando una operación con mínimos riesgos e impactos al ambiente.
15. Utilizar protección personal durante estas labores.
16. En caso de fugas o derrames, el responsable de la operación debe asegurarse de limpiar los vehículos, equipos y demás involucrados en el lugar del evento a fin de evitar emisiones y vertimientos en lugares de tránsito.
17. Asegurarse que todo vehículo u unidad contenedorizada destinada para el cargue de productos alimenticios, medicamentos u otras no peligrosas, estén limpias y libres de cualquier residuo de sustancia peligrosa contenida.

18. Apagar los motores de los vehículos durante la carga o la descarga, excepto para hacer funcionar el equipo de manipulación, por ejemplo, bombas.
19. Disponer cerca de elementos para contención de derrames y atención de emergencias.
20. Vigilancia permanente de la zona mientras dura la operación.
21. Ante cualquier anomalía u situación de emergencias, detener la operación y no continuar hasta realizar la corrección oportuna.
22. Distribuir uniformemente la carga en el vehículo
23. Balancear el peso de la carga
24. Afianzar correctamente la carga. Dependiendo del tipo de envase
25. Antes de descargar cualquier sustancia o residuo peligroso debe hacerse una inspección física de la parte externa del vehículo para verificar si hay escurrimientos, fugas, señales de impacto, desgaste, sobrecalentamiento del motor, etc.
26. Durante las labores de inspección, se recomienda dejar que la carga se ventile 15 minutos antes de ingresar el personal que desarrollará la labor. efectuar las maniobras de descarga.
27. Tomar las medidas necesarias para evitar que el material caiga directamente al piso
28. En caso de utilizar montacargas, verificar el peso de la sustancia y el límite de carga del transporte.
29. Revisar que la etiqueta este acorde con la información descrita en los documentos de transporte.
30. No fumar ni permitir que se acerque alguna persona haciéndolo.

CAPITULO 27 SEGREGACIÓN

Para la segregación de las sustancias y residuos peligrosos dentro de la unidad de transporte y zonas de almacenamiento deben considerarse los parámetros establecidos por la Organización de Naciones Unidas (ONU), las NTC sobre transporte de mercancías peligrosas, según las características del envase (simple

o compuesto) o el sitio de almacenamiento (patios, bodegas, unidades de transporte, clase de mercancía, etc.

Sin embargo, dado que las propiedades de las sustancias de una misma clase pueden ser diferentes se debe consultar, en todos y cada uno de los casos, las indicaciones dadas en la Hoja de Seguridad o Tarjeta de Emergencia correspondiente a la sustancia a transportar ya que éstas tienen prioridad sobre las prescripciones generales. En caso de que la sustancia posea riesgo secundario, se aplicarán las normas de separación correspondientes al riesgo secundario si son más estrictas que las prescritas para el riesgo primario.

CAPITULO 28 DOCUMENTACIÓN

Para el transporte de carga peligrosa es indispensable el porte de los siguientes documentos:

- a) Manifiesto de Carga
- b) Remesa Terrestre de Carga
- c) Registro Nacional de Transporte de Carga
- d) Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas
- e) Planilla para el Transporte de Sustancias Químicas de Uso Restringido
- f) Tarjeta de Emergencia.
- g) Plan de transporte.

CAPITULO 29 CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO

En cumplimiento del Decreto 1609/02, se establece que toda empresa que manipule sustancias debe diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento para todo el personal involucrado en el transporte y manipulación de estas sustancias químicas peligrosas. Esta formación deberá incidir en la concientización general de los peligros implicados y los impactos que se pueden ocasionar al ambiente. Es conveniente que toda la capacitación y entrenamiento recibida por un empleado sea custodiada por su empleador. El programa de capacitación debe incluir como mínimo los siguientes temas:

- ✓ Clasificación de las sustancias químicas peligrosas.
- ✓ Reconocimiento de los rombos, etiquetas, marcas, etc. utilizados en la identificación y para la manipulación de las sustancias químicas peligrosas.
- ✓ Forma de obtener y usar la información que aparece en las etiquetas, Hojas de Seguridad, Tarjetas de Emergencia y demás documentos de transporte.
- ✓ Información sobre los peligros que implica la exposición a estas sustancias.
- ✓ Manejo y uso del equipo de protección.
- ✓ Medidas en caso de una emergencia.
- ✓ Procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras sobre:
 - Embalaje. Rotulado y etiquetado.
 - Carga.

- Descarga.
- Almacenamiento.
- Manipulación.
- Disposición adecuada de residuos.
- Descontaminación y limpieza.
- Y lo establecido en la Ley 55 de julio 2 de 1993 sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de las sustancias peligrosas en el trabajo.

Es fundamental efectuar un entrenamiento en seguridad y manejo seguro de sustancias peligrosas para todo el personal. Reuniones regulares de seguridad, sesiones de entrenamiento y prácticas de emergencia se deben efectuar como una oportunidad para revisar los procedimientos, los planes de emergencia y la información relevante que sea de utilidad para el personal.

Todos los miembros de la brigada contra incendios deben ser entrenados en el uso del equipo contra incendios, así como en los planes de “manejo de emergencias durante el almacenamiento y transporte de sustancias peligrosas”).

CAPITULO 30 MANEJO DE RESIDUOS

Todos los residuos incluyendo el material de empaque, deberán ser manejados de una manera ambientalmente segura y responsable. Residuos potencialmente peligrosos incluyen, agua residual de lavado de vehículos, material contaminado, residuos líquidos y material absorbente que ha sido utilizado para limpieza de derrames. La disposición ambientalmente segura de estos residuos es a menudo difícil lo que implica que en algunos casos se deba consultar a personal experto o a la autoridad ambiental. Las Hojas de Seguridad, en la Sección 13, deben indicar la forma más adecuada de disposición de sustancias peligrosas. Todos los recipientes contaminados que no se reutilicen deben ser descontaminados y dispuestos en forma responsable. En la sección 3.4 “Fichas de medidas ambientales para el transporte por carretera de sustancias peligrosas” se describen las principales medidas para la prevención y mitigación de impactos ambientales causados por los residuos.

CAPITULO 31 MERCANCÍAS DE NO ALMACENAMIENTO O EVACUACIÓN INMEDIATA:

Con Circular del 25 de Octubre de 2012 y radicado 009971, la SPB emite listado de mercancías que por su alto riesgo para la salud y seguridad de las personas, instalaciones, equipos y el medio ambiente, no se les permite su almacenamiento en el Terminal Marítimo, por lo que se consideran de descargue directo y/o evacuación inmediata.

Concepto de Descargue/Cargue Directo: Son las mercancías que se descargan/cargan directamente del medio acuático (Buque) al transporte terrestre (camión) o viceversa sin tocar la loza del muelle.

Concepto de Evacuación Inmediata: Son mercancías de alto riesgo e inminente peligro a las cuales la SPB se reserva el derecho de recibir en los sitios de almacenamiento, NO SE PUEDEN ALMACENAR en nuestras instalaciones.

Las siguientes clasificaciones y mercancías serán consideradas como de no almacenamiento. Descargue directo y evacuación inmediata:

CLASE 1 EXPLOSIVOS: Todas las de esta clase excepto las de la clasificación 1.4S a los cuales se permitirá su almacenamiento así:

Importación: Máximo dos (2) días

Transbordo: Máximo cinco (5) días

CLASE 2 GASES: Aplica esta directriz solo para los gases 2.1 Gases Inflamables y los 2.3 Gases Tóxicos, los cuales se permitirá su almacenamiento así:

Importación / Exportación: Máximo dos (2) días

Transbordo: Máximo cinco (5) días

CLASE 4.1 SOLIDOS INFLAMABLES: Solo para la Nitrocelulosa con riesgo secundario explosivo.

CLASE 5 SUSTANCIAS COMBURENTES Y PERÓXIDOS ORGÁNICOS: Solo los 5.2, Peróxidos Orgánicos que vengan refrigerados, su almacenamiento será así:

Importación / Exportación: Máximo dos (2) días

Transbordo: Máximo cinco (5) días

CLASE 9 SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS: Solo la harina de pescado en sacos sueltos (bultos)

CAPITULO 32 MERCANCIA PROHIBIDA CARGUE/DESCARGUE

Mercancía que no se permite descargar por el Terminal Marítimo de la SPB:

CLASE 6.2 SUSTANCIAS INFECCIOSAS

CLASE 7 RADIATIVOS

Por las instalaciones del Terminal Marítimo de la SPB se prohíbe el descargue/cargue de desechos peligrosos.

TITULO VII

NORMAS GENERALES CUMPLIMIENTO PLAN DE MANEJO AMBIENTAL INTEGRAL

RESPONSABILIDADES

JEFATURA DE SST	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verificar la aplicación de los procedimientos, instructivos y normas para la protección ambiental durante el desarrollo de las operaciones portuarias. ✓ Garantizar el cumplimiento del PMA a través del seguimiento permanente al cumplimiento de cada una de las fichas que lo conforman. ✓ Brindar asesoría en la interpretación y ejecución del PMA a operadores
GERENCIA DE OPERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Coordinar la planeación las operaciones que tengan asociados aspectos ambientales ✓ Verificar y controlar el cumplimiento ambiental durante y a la finalización de las operaciones.
OPERADORES PORTUARIOS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Identificar los aspectos e impactos asociados a su operación, así como el programa de control.} ✓ Asegurar que la operación se desarrolle de acuerdo con los criterios técnicos y las disposiciones de la SPB ✓ Disponer todos los recursos relacionados para controlar los aspectos ambientales durante el desarrollo de la operación, incluidos los necesarios y suficientes para la atención y control de emergencias ambientales. ✓ Disponer de personal competente para el desarrollo de la operación y que vele por el cumplimiento de las directrices ambientales. ✓ Presentar informes de cumplimiento ambiental a la SPB, en el caso de operadores con instalaciones al interior del terminal marítimo, este informe deberá ser mensual y para los que no tienen instalaciones, pero que sus operaciones poseen aspectos generales significativos, el informe debe ser por operación.

Mediante las Resoluciones 0128 de 2007 y la 1419 de 2010, el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial aprobó la actualización del Plan de Manejo Integral (PMI) propuesto por la SPB, en éste se integraron las actividades de operaciones generales, manejo de carbón, obras civiles y dragado de mantenimiento y profundización del canal navegable, esto con el fin de ser consecuentes con la política nacional ambiental para el desarrollo sostenible de las zonas costeras colombianas. En este PMI, se establecen el desarrollo de acciones

planificadas tendientes a la protección de los recursos naturales, que garanticen la permanencia, estructura y funcionalidad de los ecosistemas y de la población humana, las cuales están bajo el control y seguimiento de la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Como administradora del Terminal Marítimo, la SPB es responsable del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Plan de Manejo Ambiental Integral y por ello debe velar y garantizar que todos los usuarios del T.M. cumplan con las actividades de control para la protección de los ecosistemas marino, componente aire, componente suelo y sus recursos naturales.

Por lo anterior, se dan a conocer las FICHAS AMBIENTALES de obligatorio cumplimiento al interior del T.M., donde se indica el propósito de cada una:

CAPITULO 33: OPERACIONES GENERALES

ÍTEM	IDENTIFICACIÓN FICHA	NOMBRE DE LA FICHA	OBJETIVO
10	01PdcoCA	MONITOREO DE LA CALIDAD DEL AIRE	Cuantificar los niveles de calidad del aire para emprender acciones tendientes a minimizarlos
11	02PdcoVL1	MONITOREO DE VERTIMIENTOS LÍQUIDOS	Cuantificar los niveles de vertimientos líquidos por operaciones rutinarias diferentes a manejo de carbón en la SPB S.A.
12	03PdcoAguaMar	MONITOREO DE AGUAS DE LA BAHÍA	Monitorear la calidad de agua de la bahía en cuatro sitios del área de influencia de las actividades operativas de la SPB S.A.
13	04PdcoSdmtos	MONITOREO DE SEDIMENTOS DE LA BAHÍA	Monitorear la calidad de sedimentos de la bahía en cuatro sitios del área de influencia de las actividades operativas de la SPB S.A.
14	06PdcoResiduos	MONITOREO DE RESIDUOS SÓLIDOS	Monitorear la cantidad y composición de los residuos sólidos que se generan en las actividades portuarias
15	08-09 CtrlVL MM 2	CONTROL DE VERTIMIENTOS LÍQUIDOS Y DEL MEDIO MARINO	Minimizar la cantidad de aguas residuales provenientes de las actividades portuarias y vertidas directamente al mar
16	10 CtrlResSol1 1	CONTROL DE RESIDUOS SÓLIDOS	Controlar la cantidad de residuos generados por las actividades de la SPB S.A. y garantizar un manejo y disposición adecuada.
17	11CtrlCalAir2	CONTROL PARA LA CALIDAD DEL AIRE Y LAS FUENTES ASOCIADAS	Establecer las medidas para minimizar las emisiones por fuentes móviles y de área en las operaciones portuarias básicas
18	03Contingencia	PLAN DE CONTINGENCIAS	Definir las actividades para identificar y controlar los riesgos que se puedan presentar en las operaciones portuarias de la SPB S.A.
19		Programa de manejo del componente socioeconómico	Adelantar programas acciones de prevención, mitigación y corrección de impactos negativos en la comunidad del municipio de Buenaventura.

CAPITULO 34: OPERACIONES DE CARBÓN

ITEM	IDENTIFICACIÓN FICHA	NOMBRE DE LA FICHA	OBJETIVO
1	F-1	PROGRAMA DE MANEJO DE OPERACIONES SUSCEPTIBLES DE GENERAR CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA DURANTE LA ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN	Prevenir afecciones globales a la atmósfera, a la vegetación, a la fauna y a la población como consecuencia de emisiones de material particulado y gases contaminantes durante las obras.
2	F-2	PROGRAMA DE MANEJO DE OPERACIONES SUSCEPTIBLES DE GENERAR CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA DURANTE LA OPERACIÓN	Prevenir afecciones globales a la atmósfera, a la vegetación, a la fauna y a la población como consecuencia de emisiones de material particulado de carbón y gases contaminantes durante la operación de las instalaciones portuarias y del patio de acopio
3	F-3	PROGRAMA DE MANEJO DE ACTIVIDADES QUE PUEDAN INCREMENTAR LOS NIVELES DE RUIDO EXISTENTES DURANTE LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN	Prevenir afecciones globales a la población y a la fauna como consecuencia del incremento del ruido durante las actividades de construcción y operación.
4	F-4	PROGRAMA DE MANEJO DE ACTIVIDADES SUSCEPTIBLES DE ALTERAR LA CALIDAD DE LAS AGUAS DURANTE LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN	Prevenir degradaciones de las aguas superficiales y subterráneas durante las actividades de construcción y operación.
5	F-5	PROGRAMA DE MANEJO DE ACTIVIDADES DE ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN QUE PUEDAN DETERIORAR LAS CONDICIONES DEL SUELO	Prevenir degradaciones del suelo terrestre por erosión, compactación y contaminación, durante las actividades de construcción.
6	F-6	PROGRAMA DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS	Prevenir contaminación del suelo de las áreas circundantes y del agua de la bahía de Buenaventura por posibles vertimientos de basuras, procedentes de los buques, o de partículas de carbón sobrantes durante las actividades de operación.
7		PLAN DE CONTINGENCIA	
8		PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO	
9	A-1	PROGRAMA DE SUPERVISIÓN AMBIENTAL	Supervisar las labores de construcción y operación de las instalaciones portuarias, de tal manera que se ejecuten de acuerdo a las disposiciones del Plan de manejo establecido por la autoridad ambiental

CAPITULO 35: DRAGADO

ÍTEM	IDENTIFICACIÓN FICHA	NOMBRE DE LA FICHA	OBJETIVO
27	DRAG01	Aplicación de normas generales para el manejo ambiental del dragado	Definir las normas generales de obligatorio cumplimiento durante todas las actividades del proyecto. Esto implica establecer adecuadas prácticas de manejo de residuos, manejo de lubricantes y combustibles, manejo del componente atmosférico, manejo del componente hidrosférico, manejo del componente geosférico y manejo de comunidades.
28	DRAG02	Control de la erosión de los taludes submarinos	Prevenir, Evitar y Mitigar la erosión de taludes submarino debido a las labores de dragado, corte y succión de sedimentos e instalación de tuberías de transporte.
29	DRAG03	control de la acumulación de sedimentos	Evitar y controlar la acumulación de sedimentos en las cuencas naturales detectadas en la zona del canal de maniobras y atraque.
30	DRAG04	protección a las estructuras físicas del puerto	Prevenir y evitar daños o deterioro de las estructuras físicas del puerto a causa de las actividades de dragado.
31	DRAG05	Control impactos en la salud	Evitar impactos negativos en la salud humana como consecuencia de la remoción de sustancias contaminantes durante las actividades de dragado.
32	DRAG06	Control de tráfico marítimo durante el dragado	Evitar la interferencia y/o accidentes en el tráfico de buques que llegan hacia la zona de maniobras y atraque.
33	DRAG07	Monitoreo de la calidad del agua en la zona de dragado	<p>Recolección y análisis de información sobre la ejecución de los Programas propuestos en el Plan de Manejo Ambiental, durante la actividad de dragado.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificar el correcto cumplimiento de las fichas de manejo ambiental mediante muestreos en campo y sus correspondientes análisis de laboratorio. - Definir los sitios donde se debe hacer el monitoreo de los componentes ambientales y el tipo de análisis por practicar. - Definir los parámetros donde se debe realizar el seguimiento de la efectividad del Programa de Manejo Ambiental. - Establecer la frecuencia y el número de muestras a tomar para cada ensayo. - Fijar el momento de realización del monitoreo. - Definir las estrategias de respuesta ante los posibles resultados de los ensayos. - Presentar la metodología para realizar los monitoreos requeridos para el control ambiental del Proyecto.
34	DRAG08	Monitoreo de comunidades marinas	Monitorear la incidencia de las actividades de dragado y la posible contaminación por metales pesados en las comunidades marinas.
35	DRAG09	Manejo de las actividades de disposición final del material dragado	Definir las normas ambientales y estrategias a seguir para desarrollar la entrega y descarga de material dragado adecuadamente en la zona de disposición final mar afuera en el Océano Pacífico.
37	DRAG11	Plan de contingencia de dragado	<ul style="list-style-type: none"> - Reconocer las amenazas del medioambiente debido a la naturaleza de la actividad de dragado y disposición final del material extraído. - Disminuir el riesgo de accidentes significativos. - Planificar las acciones para reducir las

			<p>consecuencias.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificar los riesgos principales de accidentes operativos. - Minimizar los tiempos de respuesta efectiva en caso de presentarse una emergencia significativa en el área del proyecto. - Identificar las acciones concretas y los responsables de su ejecución para que la respuesta sea lógica y coordinada. - Minimizar las lesiones en los usuarios del puerto, la bahía y trabajadores de los Contratistas e Interventores. - Minimizar las pérdidas económicas a Sociedad Portuaria Buenaventura y a los Contratistas como consecuencias de un siniestro. - Establecer un programa de entrenamiento periódico en el área de respuesta a emergencias.
38	DRAG12	Supervisión ambiental del dragado	<p>Verificar la implementación de los Programas de Manejo Ambiental.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificar la efectividad del Plan de Manejo Ambiental. - Informar a la Sociedad Portuaria Buenaventura y a la autoridad ambiental competente sobre el estado de implementación de los Programas y la efectividad de los mismos. - Exigir modificaciones necesarias para la buena implementación del Plan de Manejo Ambiental.

CAPITULO 36: OBRAS CIVILES

ITEM	IDENTIFICACIÓN FICHA	NOMBRE DE LA FICHA	OBJETIVO
20	FICHA No.1	INSTALACIÓN DE CAMPAMENTOS	Diseñar las medidas de manejo ambiental a tener en cuenta durante las actividades asociadas con la instalación de campamentos e instalaciones auxiliares temporales requeridas durante la etapa de construcción
21	FICHA No.2	REDUCCIÓN DEL IMPACTO DE LAS EMISIONES ATMOSFÉRICAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Diseñar las medidas a implementar a fin de reducir el impacto que sobre el recurso aire tiene la etapa de construcción
22	FICHA No.3	MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS	Diseñar las medidas de manejo ambiental que permitan garantizar un manejo integral de los residuos sólidos generados durante la etapa de construcción
23	FICHA No.4	MANEJO DE ESCOMBROS	Diseñar las medidas de manejo integral de escombros de forma tal que se Minimicen los impactos ambientales generados y se dé cumplimiento a la Resolución 541 de 1994
24	FICHA No.5	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE ESTRUCTURAS SISMO-RESISTENTES	Diseñar las medidas de manejo ambiental tendientes a minimizar los riesgos de accidentes por colapso de estructuras físicas tipo cobertizos, patios y bodegas

25	FICHA No.6	LISTA DE CHEQUEO ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Presentar un instrumento que facilite el seguimiento a la implementación de las medidas de manejo ambiental formuladas para la etapa de construcción.
----	------------	--	---

TITULO VIII NORMAS GENERALES PARA CONTRATISTAS DE OBRAS CIVILES

Todos los contratistas que desarrollen obras al interior del Terminal Marítimo y áreas concesionadas a la SPB, deberán cumplir con todas las disposiciones establecidas en el presente reglamento y sus actividades deberán estar orientadas considerando las operaciones portuarias.

- a) Tener una persona encargada de salud ocupacional y seguridad industrial debidamente acreditada por las autoridades competentes.
- b) Suministrar personal capacitado y adiestrado en la ejecución de la obra.
- c) Se deben establecer las condiciones, zonas de seguridad y otras precauciones a adoptar de acuerdo a las características, métodos de trabajo y equipos utilizados
- d) Capacitar a todo su personal sobre los riesgos asociados con la obra y la operación portuaria.
- e) Nombrar a un ingeniero residente permanente quien vigilará el trabajo.
- f) El contratista debe celebrar una reunión semanal de seguridad con sus empleados.
- g) Toda obra que se ejecute al interior del Terminal Marítimo debe estar debidamente señalizada, demarcada y bloqueada para impedir el ingreso al personal no autorizado.
- h) Dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el PMA integral de la SPB para obras civiles.
- i) Antes de iniciar trabajos de alto riesgo (altura, soldadura, espacios confinados, etc.), deben diligenciar el permiso, el cual será autorizado por la persona encargada de las tareas con la competencia de prevención de riesgos.
- j) Se debe disponer, en el sitio de trabajo, de equipo de extinción de incendios y un procedimiento de emergencia.
- k) El contratista es responsable de garantizar la protección de todas las personas que puedan ser afectadas durante el desarrollo de la obra.

- l) EL contratista dotará y suministrará todas las herramientas que el personal requiera para el desarrollo y adecuada ejecución de su trabajo, que le permita efectuar un trabajo seguro, con mínimo de riesgos y de óptima calidad.
- m) La empresa contratista deberá presentar y aplicar el panorama de factores de riesgo de su actividad.

TITULO IX DOCUMENTOS ANEXOS A ESTE REGLAMENTO

La información contenida en el presente reglamento es soportada y ampliada en cada uno de los documentos relacionados abajo, los cuales son de consulta pública de los usuarios del T.M. de la SPB.

1. Instructivo almacenamiento y manipulación de cilindros con gases comprimidos
2. Instructivo cargue/descargue directo e ingreso/evacuación inmediata
3. Instructivo de almacenamiento, disposición y registro de residuos peligrosos y especiales generados en SPRBUN
4. Instructivo descargue de desechos sólidos de embarcaciones
5. Instructivo descargue desechos líquidos de embarcaciones
6. Instructivo para el suministro almacenamiento de combustible
7. Manual análisis de riesgo por oficio (aro)
8. Manual análisis de riesgo por oficio (estándares)
9. Manual de manejo de gestión integral de residuos en SPRBUN
10. Procedimientos control y auditoria de cargas peligrosas
11. Manual de seguridad y salud en el trabajo para contratistas de SPRBUN
12. Plan de gestión del riesgo de desastres de la sociedad portuaria regional de buenaventura s.a. "PGRDSPB".
13. Procedimiento para levantar matriz de aspectos e impactos ambientales
14. Procedimiento operación carbón
15. Procedimiento de elementos de protección personal
16. Procedimiento de inspecciones planeadas
17. Procedimiento de izaje de cargas
18. Procedimiento de levantamiento manual de cargas
19. Procedimiento de manejo y uso de herramientas manuales
20. Procedimiento de mercancías peligrosas
21. procedimiento de manipulación de químicos
22. Procedimiento ejecución dragado
23. Procedimiento operación granel líquido
24. Procedimiento gestión de incidentes y accidentes
25. Procedimiento manipulación de cargas SPRBUN
26. Procedimiento obras civiles
27. Procedimiento operaciones generales
28. procedimiento para determinación de equipos críticos

29. procedimiento para el levantamiento de la matriz de identificación peligros y control de riesgos
30. procedimiento para el manejo seguro de montacargas
31. procedimiento para la movilización segura de carga por vía Férrea
32. procedimiento para trabajo seguro en altura
33. procedimiento seguridad alimentaria
34. procedimiento trabajo en caliente
35. procedimiento de energías peligrosas