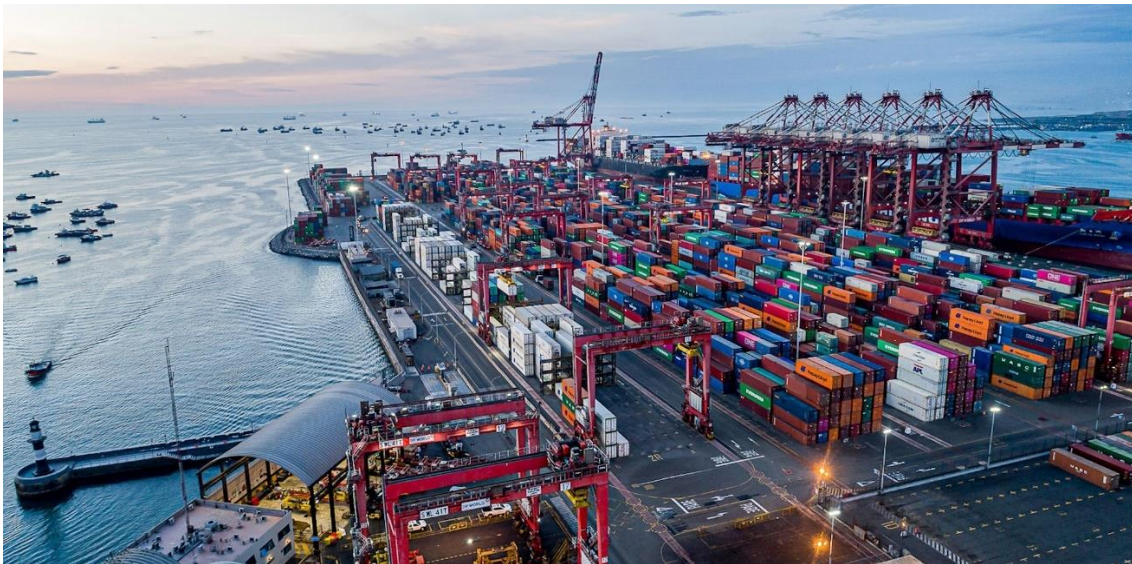


Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001
---------------------------------------	--	---	---------------------------	---	-----------------------------

REGLAMENTO DE OPERACIONES DE DP WORLD CALLAO – MUELLE SUR



		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 2 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

HOJA DE CONTROL DE CAMBIOS

FECHA	CAMBIO (Ref.)	RESPONSABLE	FIRMA
13-05-24	En artículo 2, numeral 2, se actualizó el contenido del Alcance.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 24, numeral 5, se actualizó el contenido de la Base Legal.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 27, numeral 6, se actualizó el contenido de las Disposiciones de carácter general.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 35, numeral 7, se actualizó el contenido de las Disposiciones de Carácter General.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 42, numeral 7.1., se ingresó contenido para las verificaciones antes de iniciar el turno.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 43, numeral 7.1., se actualizó el contenido.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 44, numeral 7.2., se actualizó el contenido de la Junta de Operaciones.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 45, numeral 8.1., se actualizó el contenido del Servicio de Practicaje.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 46 y 49, numeral 8.2., se actualizó el contenido del Servicio de Remolcaje.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 51, 53, 54, 65 a), numeral 8.3., se actualizó el contenido del Servicio de Amarre y Desamarre (Procedimiento de Amarre y Procedimiento de Desamarre de Nave).	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 67, 68, 69 c), 69 i), 69 j), 69 k), 69 l), 69 m), 69 n), 69 o), 69 r), 77, 80, 81, 85 y 87, numeral 8.3.1, se actualizó el contenido de la Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Atraque.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 92 y 95, numeral 8.3.2, se actualizó el contenido de la Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Desatraque.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 97 m) y 97 n), numeral 8.3.3, se actualizó el contenido de la Posición correcta de los Operadores QC.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 104 a), numeral 8.5, se actualizó el contenido de Servicio de Uso de Amarradero.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 107, numeral 8.7, se actualizó el contenido de Rancho de Naves.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 110, numeral 8.8, se actualizó el contenido de Carga y Descarga.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 115, 117, 125 e), 126 b), 126 c), 126 d), 129 g), numeral 8.10, se actualizó el contenido de Operaciones con Mercancía Peligrosa.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 133, numeral 8.13, se actualizó el contenido de Otros	Stefanía Padilla	

Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001
---------------------------------------	--	---	---------------------------	---	-----------------------------

FECHA	CAMBIO (Ref.)	RESPONSABLE	FIRMA
	Servicios.	Operations Manager	
13-05-24	En los artículos 147 c), 147 d), 147 g), numeral 10.1, se actualizó el contenido de Descripción y Clasificación de las áreas del Terminal Portuario.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 150, numeral 10.2, se actualizó el contenido de Principios de Atención a Usuarios.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 167, numeral 10.6, se actualizó el contenido de Áreas restringidas, su acceso y utilización.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 203, numeral 10.7, se actualizó el contenido de Ingreso / Salida / Utilización de maquinaria, equipo y material de trabajo propios y de terceros.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	Se creó el numeral 12 denominado "Auditoría Interna", además de los artículos 214 y 215.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	Se crearon los numerales 13.1 y 13.2, se actualizó el contenido de Infracciones al Reglamento.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el artículo 217, numeral 13.2, se actualizó el contenido de Infracciones y Sanciones.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los incisos i, v, vi, numeral 3.3.1 del Anexo 01, se actualizó el contenido de Grúas Pórtico.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso i. numeral 4.3 del Anexo 01, se actualizó el contenido de Procedimiento.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los incisos i, ii, viii y x, numeral 5.3 del Anexo 01, se actualizó el contenido de Procedimiento General.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los incisos i, vii, numeral 5.3.1 del Anexo 01, se actualizó el contenido de Prácticas de Trabajo – liberación de twislocks.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En los incisos iii y iv, numeral 5.3.2 del Anexo 01, se actualizó el contenido de Prácticas de Trabajo.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso iii, numeral 5.5 del Anexo 01, se actualizó el contenido de Procedimiento.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso ii, inciso a), se actualizó el contenido del Anexo 02 – Suministro a las naves a cargo de las Agencias Marítimas.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso ii, numeral 1 del Anexo 02, se actualizó el contenido de Casos Especiales Específicos.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso iii, inciso f), se actualizó el contenido del Anexo 02 – Suministro a las naves a cargo de las Agencias Marítimas.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso ii, inciso g), se actualizó el contenido del Anexo 02 – Suministro a las naves a cargo de las Agencias Marítimas.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso i. numeral 1.1 del Anexo 03, se actualizó el contenido de Propósito.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso i. numeral 1.3 del Anexo 03, se actualizó el contenido de Procedimiento.	Stefanía Padilla Operations Manager	

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 4 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

FECHA	CAMBIO (Ref.)	RESPONSABLE	FIRMA
13-05-24	En los incisos ii y iii, numeral 2.2 del Anexo 03, se actualizó el contenido de Responsabilidad.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso ii, numeral 2.3.1 del Anexo 03, se actualizó el contenido de General.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso i, numeral 3.1 del Anexo 03, se actualizó el contenido de Propósito.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso iii, numeral 3.3.1 del Anexo 03, se actualizó el contenido de Operación de los equipos.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el inciso xii, numeral 3.3.2, se actualizó el contenido de Reglas de tránsito.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	Se incluyó el Anexo 04 llamado Procedimiento para Generación de Citas	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	Se incluyeron los numerales 31 y 32 en el Anexo 05 – Glosario de Términos.	Stefanía Padilla Operations Manager	
13-05-24	En el Anexo 06, se actualizó el Plano del Terminal Portuario.	Stefanía Padilla Operations Manager	

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 5 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ÍNDICE

HOJA DE CONTROL DE CAMBIOS	2
1. Objetivo	9
2. Alcance	9
3. Roles y Responsabilidades	9
3.1. De las funciones y Responsabilidades de DP WORLD CALLAO	9
3.2. De las funciones y Responsabilidades del Usuario	11
4. Vigencia	12
5. Base Legal	12
6. Disposiciones de carácter general	14
7. Planificación y Coordinación de las Operaciones	16
7.1. Planificación de Operaciones	16
7.2. Junta de Operaciones	18
8. Operaciones y Servicios	18
8.1. Servicio de Practicaje	18
8.2. Servicio de Remolcaje	18
8.3. Servicio de Amarre y Desamarre (Procedimiento de Amarre y Procedimiento de Desamarre de Nave)	19
8.3.1. Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Atraque 23	
8.3.2. Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Desatraque	28
8.3.3. Posición correcta de los Operadores QC	30
8.4. Servicio de Uso de Muelle	31
8.5. Servicio de Uso de Amarradero	32
8.6. Suministro a las Naves	33
8.7. Rancho de Naves	33
8.8. Carga y Descarga	33
8.9. Almacenaje	34
8.10. Operaciones con Mercancía Peligrosa	34
8.11. Servicios a Pasajeros y/o Tripulantes	41
8.12. Servicios Complementarios	41
8.13. Otros Servicios	41

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 6 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001


9. Terminales portuarios petroleros y/o naves especializadas	43
10. Acceso al uso de la infraestructura del Terminal Portuario	43
10.1. Descripción y Clasificación de las áreas del Terminal Portuario	43
10.2. Principios de Atención a Usuarios	45
10.3. Ingreso y Salida de vehículos de transporte de mercancía	46
10.4. Acceso y Utilización de las áreas del Terminal Portuario	47
10.5. Iluminación de Emergencia	48
10.6. Áreas restringidas, su acceso y utilización	48
10.7. Ingreso / Salida / Utilización de maquinaria, equipo y material de trabajo propios y de terceros	50
10.8. Declaración de Inoperatividad	53
10.9. Restricción de Acceso en Caso de Emergencia	53
10.10. Condiciones para el uso de muelles	54
11. Difusión de la información de la empresa	54
12. Auditoría Interna	54
13. Infracciones al Reglamento	55
13.1. Atención de Reclamos	55
13.2. Infracciones y Sanciones	55
ANEXO 01 – PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO	56
1. TRABAJO EN LA NAVE- COORDINACIÓN DE CARGA Y DESCARGA LO – LO	56
1.1 Propósito	56
1.2 Responsabilidad	56
1.3 Procedimiento	56
1.3.1 Carga / Descarga	56
1.3.2 Cargas	57
1.4 Registros	57
2. TRABAJO EN LA NAVE- CARGA Y DESCARGA RO – RO	57
2.1 Propósito	57
2.2 Responsabilidad	58
2.3 Procedimiento	58
2.4 Registros	59

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 7 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

3. TRABAJOS EN LA NAVE – PLANTA & EQUIPOS	59
3.1 Propósito	59
3.2 Responsabilidad	59
3.3 Procedimiento	60
3.3.1 Grúas Pórtico	60
3.3.2 Uso de vigas “spreader”	61
3.3.3 Descargar y cargar tapas (hatch covers)	62
3.4 Registros	64
4. TRABAJO EN LA NAVE – LIBERACIÓN DE UN CONTENEDOR ATASCADO .	64
4.1 Propósito	64
4.2 Responsabilidad	64
4.3 Procedimiento	65
4.4 Registros	65
5. ASEGURAMIENTO DE CONTENEDORES DE CARGA	65
5.1 Propósito	65
5.2 Responsabilidad	66
5.3 Procedimiento General	66
5.3.1 Prácticas de Trabajo – liberación de twislocks	67
5.3.2 Prácticas de Trabajo	69
5.3.3 Aseguramiento de contenedores especiales	70
5.3.4 Aseguramiento de la carga suelta o no contenedorizada	70
5.3.5 Aseguramiento / liberación de cargas Ro – Ro	71
5.4 Registros	72
5.5 Procedimiento	73
ANEXO 02 – SUMINISTRO A LAS NAVES A CARGO DE LAS AGENCIAS MARÍTIMAS	74
1. CASOS ESPECIALES ESPECÍFICOS	77
ANEXO 03 – ALMACENAJE	81
1. Trabajo en la Nave- Coordinación de Carga y Descarga Lo – Lo	81
1.1 Propósito	81
1.2 Responsabilidad	81
1.3 Procedimiento	81

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 8 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

1.4	Registros	82
2.	Transferencia en el muelle – Operación de Carga y Descarga	82
2.1	Propósito	82
2.2	Responsabilidad	82
2.3	Procedimiento	83
2.3.1	General	83
2.4	Registros	84
3.	Transferencia en el Embarcadero – Operación de los equipos y verificaciones antes de iniciar el turno	84
3.1	Propósito	84
3.2	Responsabilidad	84
3.3	Procedimiento	85
3.3.1	Operación de los equipos	85
3.3.2	Reglas de tránsito	86
3.4	Registros	89
4.	Patio de contenedores	89
4.1	Propósito	89
4.2	Responsabilidad	90
4.2.1	Operación de RTG	90
4.2.2	Reglas de Apilamiento del Terminal Portuario	91
4.2.3	Seguridad del Patio de Contenedores	92
4.2.4	Averías de los Equipos	93
	ANEXO 04 – PROCEDIMIENTO PARA GENERACIÓN DE CITAS	95
	ANEXO 05 – GLOSARIO DE TÉRMINOS	96
	ANEXO 06 – PLANO DEL TERMINAL PORTUARIO	105

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 9 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

1. Objetivo

Art. 1.- Establecer los derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades de DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DP WORLD CALLAO), sus trabajadores, así como de los usuarios, clientes terceros relacionados con la actividad portuaria, para asegurar una gestión adecuada y eficiente de la administración, funcionamiento, aprovechamiento, operación y explotación de la infraestructura portuaria; además de permitir el libre acceso a la utilización de los servicios y facilidades que se desarrollen en el Terminal Portuario, dentro de los lineamientos de seguridad y de acuerdo con las normas aplicables.

2. Alcance

Art. 2.- El presente Reglamento se aplica a todas las actividades, servicios y procesos que se desarrollan dentro de DP WORLD CALLAO y es de cumplimiento obligatorio para todos los trabajadores propios del terminal portuario, así como de los usuarios, clientes y terceros relacionados con la actividad portuaria. Su observancia es extensiva a las visitas y a las tripulaciones de las naves mientras se encuentren en DP WORLD CALLAO, quien brindará las facilidades de ingreso a las autoridades para el cumplimiento de sus funciones en el Terminal Portuario.

3. Roles y Responsabilidades

3.1. De las funciones y Responsabilidades de DP WORLD CALLAO

Art. 3.- DP WORLD CALLAO tiene como función principal, brindar servicios a las naves y a la carga, de conformidad con el Contrato de Concesión y a las disposiciones contenidas en el presente reglamento, dando cumplimiento a lo establecido en el Reglamento Técnico aprobado por Resolución Ministerial N°162-2001-MTC/15. 15.

Art. 4.- DP WORLD CALLAO es responsable de difundir el presente Reglamento a todos los usuarios y autoridades competentes.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 10 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 5.- DP WORLD CALLAO es responsable de ofrecer un servicio ininterrumpido, 24 horas al día durante los 365 días del año, según las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.

Art. 6.- DP WORLD CALLAO es responsable de: planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, de acuerdo a los estándares corporativos de la matriz DP WORLD CALLAO y establecidos en el Contrato de Concesión.

Art. 7.- La Gerencia de Operaciones de DP WORLD CALLAO es la responsable de la planificación, coordinación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados a las operaciones que se desarrollan en el Terminal Portuario, verificando el estricto cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento.

Art. 8.- En caso de que, por las características de la nave, por el tipo de estiba, u otros factores, y debidamente sustentado y documentado, éste no cumpla con las condiciones mínimas de seguridad y representen un riesgo inminente para la vida humana, DP WORLD CALLAO se reserva el derecho de rechazar el inicio de operaciones de esta nave.

Art. 9.- DP WORLD CALLAO se encuentra obligado a prestar los Servicios Estándar que le fuesen requeridos por los usuarios siempre que ello sea compatible con las operaciones y seguridad del Terminal Portuario, no afecte las normales operaciones y fuese técnicamente viable.

Art. 10.- En tal sentido, es deber de DP WORLD CALLAO dentro de los límites del Contrato de Concesión, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Portuario.

Art. 11.- DP WORLD CALLAO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN.

Art. 12.- DP WORLD CALLAO se responsabiliza por el retiro y embarque de carga, conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables, ninguna carga será retirada del Terminal Portuario ni embarcada a la Nave sin autorización previa de SUNAT y/o de DP WORLD CALLAO.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 11 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 13.- La responsabilidad de DP WORLD CALLAO por la posible pérdida de mercancía que se encuentre almacenado bajo su custodia, se limitará a lo establecido en la Ley General de Aduanas y su Reglamento.

Art. 14.- Es obligación de DP WORLD CALLAO cumplir con los niveles de servicio previstos del Anexo 3 del Contrato.

Art. 15.- DP WORLD CALLAO se encuentra obligado a ejecutar el Plan de Conservación para asegurar la Conservación de los bienes de la Concesión, así como reducir, superar o neutralizar los daños que pudieran afectarla, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Art. 16.- DP WORLD CALLAO proporcionará a las entidades públicas oficinas en el Terminal Portuario, adecuadas para el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo en el Contrato de Concesión.

3.2. De las funciones y Responsabilidades del Usuario

Art. 17.- Solicitar a DP WORLD CALLAO los servicios estándar a la nave y a la carga y servicios complementarios de acuerdo con el tarifario vigente.

Art. 18.- Solicitar al Área de Seguridad la autorización para el ingreso de vehículos, personal y equipos a las instalaciones del Terminal Portuario, debiendo cumplir con las normas de seguridad señaladas en el presente Reglamento.

Art. 19.- Presentar los reclamos por controversias suscitadas en la atención de los servicios de acuerdo con el Reglamento de Reclamos de DP WORLD CALLAO.

Art. 20.- Para todos los efectos legales, reglamentarios y comerciales, el usuario que solicite los servicios que regula el presente reglamento será responsable por el pago de los mismos, lo cual constituye la aceptación expresa de las tarifas, normas y disposiciones vigentes, así como el pago por daños y perjuicios que se ocasionen a las instalaciones del Terminal Portuario.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 12 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 21.- Los usuarios tienen la responsabilidad de cumplir con las normas y/o disposiciones emitidas por el Terminal Portuario, dispuestas en el presente Reglamento.

4. Vigencia

Art. 22.- El presente Reglamento entró en vigencia a partir de su aprobación por la APN, mediante Resolución N° 214-2010-APN/GG de fecha 27 de Mayo del 2010.

Art. 23.- Para el caso de modificaciones al presente Reglamento, se deberá cumplir con lo establecido por la APN, así como de las observaciones y/o modificaciones que se estimen convenientes.

5. Base Legal

Art. 24.- El Reglamento tiene como base normativa la siguiente:

- a) Resolución Ministerial Nro. 162-2001-MTC/15.15 (23.ABR.01) y su anexo Nro. 1 (02.MAY.01) que aprueba el Reglamento Técnico para la elaboración de los Reglamentos Internos de las Entidades Prestadoras que explotan la Infraestructura Portuaria de Uso Público en el País.
- b) Ley N° 27943 “Ley del Sistema Portuario Nacional”, aprobada el 18 de Febrero del 2003.
- c) Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado el 03 de Febrero del 2004.
- d) Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, “Plan Nacional de Desarrollo Portuario” del 11 de Agosto de 2012.
- e) Decreto Legislativo N° 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobado el 11 de Diciembre del 2012.
- f) Resolución de Acuerdo de Directorio N.° 051-2008 APN/DIR. Aprueba los Lineamientos de Seguridad que deberán cumplir las instalaciones portuarias para la manipulación de mercancías peligrosas Clase 1 (explosivos).
- g) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 009-2011-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativo para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Amarre y Desamarre de naves en las zonas Portuarias.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 13 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- h) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 011-2011-APN-DIR. Aprobar la "Norma Técnica Operativa para la prestación del Servicio Portuario Básico de Transporte de Personas dentro de las zonas portuarias".
- i) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 013-2012-APN-DIR. Aprobar la "Norma Técnico Operativa para la prestación del Servicio Portuario Básico de Buceo dentro de las zonas portuarias".
- j) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 030-2012-APN-DIR. Aprobar la "Norma Técnica Operativa para la prestación del Servicio Portuario Básico de Almacenamiento dentro de las zonas portuarias".
- k) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 001-2016-APN-DIR. Modificar los numerales 1.1, 1.2 y 1.3 del artículo 1 de la Norma Técnica Operativa para la prestación del servicio portuario básico de Mantenimiento de Naves en las zonas portuarias, aprobada con Resolución de Acuerdo de Directorio N°023-2015-APN-DIR.
- l) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 037-2016-APN-DIR. Aprobar la "Norma Técnica que establece los lineamientos para la certificación de la masa bruta verificada para los contenedores llenos".
- m) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 059-2016-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnica Operativa para el funcionamiento de la Junta Pre Operativa, Junta de Operaciones y programación de ingreso, permanencia y salida de naves en los puertos de la República.
- n) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0079-2019-APN-DIR. Aprobar la Modificación de la Norma Técnica que dicta lineamientos para la formulación y aprobación de Reglamentos Internos de Infracciones y Sanciones en Terminales Portuarios de Uso Público.
- o) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0140-2019-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativa para la prestación del Servicio de Recojo de Residuos en la zona portuaria.
- p) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0011-2020-APN-DIR. Aprobar la Norma Técnica Operativa para el Tratamiento de la Carga Nacional de Cabotaje en los Terminales Portuarios y el anexo.
- q) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0026-2020-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnica Operativa para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Avituallamiento de Naves en la Zona Portuaria.
- r) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0066-2020-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio de abastecimiento de combustible en las zonas portuarias.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 14 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- s) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0025-2021-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnica Operativa para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Remolcaje en la Zona Portuaria.
- t) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0039-2021-APN/DIR. Aprueba la Norma técnica operativa para la prestación del servicio portuario básico de practicaje en la zona portuaria.
- u) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0060-2023-APN-DIR. Aprobar la Norma Técnica que establece los "Lineamientos técnicos para el despliegue y operación de barreras de contención".
- v) Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0018-2024-APN-DIR. Modificar la "Norma Técnica Operativa para la prestación de servicio de Recojo de Residuos en la zona portuaria" aprobada con Resolución de Acuerdo de Directorio No. 0140-2019-APN/DIR de fecha 16 de diciembre de 2019, a efectos de eliminar lo regulado en el numeral 6.1.1. del artículo 6 y el numeral 8.1 del artículo 8, propuesto en los documentos de los vistos.
- w) Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, de fecha 24 de julio de 2006.
- x) Con fecha 11 de marzo de 2010, el Estado de la República del Perú, representado por el MTC, quien a su vez actuó a través de la APN y DP World Callao suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.
- y) Con fecha 27 de febrero de 2020, el Estado de la República del Perú, representado por el MTC, quien a su vez actuó a través de la APN y DP World Callao suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.

6. Disposiciones de carácter general

Art. 25.- Las operaciones portuarias deben planificarse con el tiempo suficiente a fin de garantizar la productividad y los niveles de seguridad exigidos por nuestra organización para lograr los mejores resultados.

Art. 26.- Las inspecciones y verificaciones antes de empezar el turno las deberán llevar a cabo todos los Supervisores de Operaciones para asegurarse de que están familiarizados con el trabajo que se va a realizar, el personal y los equipos asignados y cualquier factor que pueda ocasionar un retraso en las operaciones.

Art. 27.- Al llevar a cabo la verificación antes de empezar el turno, los Superintendentes de Operaciones y/o Supervisores de Operaciones deberán asegurarse de que conocen a cabalidad las operaciones que se

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 15 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

llevarán a cabo, incluyendo detalles de intercambio entre la nave y DP WORLD CALLAO, personal, equipos asignados y cualquier parada programada.

Art. 28.- En caso de que algún equipo presente fallas, el Superintendente de Operaciones y/o Supervisor de Operaciones deberá informar al centro de planificación y al encargado de control de equipos, quien deberá solicitar un representante de ingeniería que efectúe las evaluaciones y reparaciones. Si el equipo no pudiera ser reparado en un periodo razonable, deberá solicitar el reemplazo del equipo o revisar el programa de carga/descarga/ programa de grúas y verificar si se deben reprogramar las operaciones, en coordinación con el centro de planificación.

Art. 29.- El Terminal Portuario cuenta con la infraestructura adecuada y suficiente para atender operaciones portuarias las 24 horas del día, de lunes a domingo, mediante turnos rotativos para ofrecer sus servicios con seguridad, productividad y eficiencia.

Art. 30.- DP WORLD CALLAO cuenta con áreas peatonales y de circulación vehicular debidamente identificada y señalizada, demarcando sus áreas restringidas y de manejo de carga especial (reefer, carga peligrosa IMO, carga sobredimensionada).

Art. 31.- Las Agencias Marítimas y los prestadores de servicios portuarios básicos deberán acreditar la vigencia de su licencia de operación otorgada por la APN.

Art. 32.- Las Agencias de Aduana tienen que presentar copia de su licencia de funcionamiento definitiva expedida por la Superintendencia Nacional de Aduanas para suministrar sus servicios en DP WORLD CALLAO de igual manera, deben cumplir con los reglamentos internos de acceso a DP WORLD CALLAO para su correcto desempeño dentro de las instalaciones.

Art. 33.- En caso de situaciones de emergencia con las naves, DP WORLD CALLAO tiene definidas las medidas a tomar que están establecidas en el Plan de Contingencias y Plan de Acción de Respuestas de Emergencias aprobado por la APN.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 16 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 34.- El pesaje de la mercancía (contenedores) se realiza de acuerdo al orden de atención a su ingreso y su salida.

7. Planificación y Coordinación de las Operaciones

7.1. Planificación de Operaciones

Art. 35.- DP WORLD CALLAO en calidad de operador portuario enviará una actualización diaria a las Agencias Marítimas asignadas para los servicios de la nave y a la APN, vía correo electrónico: GD_DOMA_ControlyFiscalizacion@apn.gob.pe, GD_REDENAVES_CALLAO@apn.gob.pe, gd_servicios_portuarios@apn.gob.pe, la programación de arribo y zarpe de las naves, según la RAD N° 059-2016-APN/DIR.

Art. 36.- La programación de atraque de las naves estará sujeta a la ventana de atraque (Berth Plan) del Sistema Sparcs, de lo contrario las naves deberán sujetarse a la disponibilidad de DP WORLD CALLAO.

Art. 37.- La programación en su módulo ventana de atraque (Berth Plan) debe contener la siguiente información: nombre de la nave, eslora, ETB, cantidad de movimientos programados descarga y carga, calado, horas estimadas de operación y estadía en el muelle.

Art. 38.- Las comunicaciones entre DP WORLD CALLAO y la Agencia Marítima se realizarán vía electrónica actualizando los datos de arribo y zarpe de las naves programadas en el muelle utilizando los siguientes correos electrónicos: Callao.planning@dpworld.com, Callao.superintendentes@dpworld.com.

Art. 39.- Con un mínimo de 12 horas antes del arribo de la nave se debe notificar el ETB a la Agencia Marítima con la finalidad de efectuar las coordinaciones que correspondan.

Art. 40.- La solicitud de servicios requeridos por la nave se debe realizar 48 horas como mínimo antes del arribo de la nave por parte de la Agencia Marítima a DP WORLD CALLAO, debido a que 24 horas antes del arribo de la nave se debe tener toda documentación e información validada para proceder con la planificación de la nave.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 17 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 41.- Los servicios requeridos por la nave van a ser coordinados directamente por la Agencia Marítima asignada por la Línea Naviera.

Art. 42.- Se deberán realizar las siguientes verificaciones antes de iniciar el turno:

- a) El supervisor debe reportarse al trabajo 30 minutos antes del inicio del turno para recibir instrucciones específicas. Esto permite tiempo suficiente para una transición ordenada entre turnos y asegura que el supervisor esté completamente informado de cualquier incidencia o cambio en las operaciones programadas.
- b) Antes de que cualquier operación comience, es crucial verificar que las autoridades pertinentes hayan dado la autorización para el inicio de operaciones. Esto podría incluir la autoridad portuaria, aduanas y otros organismos reguladores.
 - Si es NO: Esperar hasta que se otorgue la autorización.
 - Si es SÍ: Proceder con las verificaciones pre-operativas.
- c) El supervisor debe llevar a cabo una serie de verificaciones antes de iniciar el turno. Estas pueden incluir:
 - Inspección de equipos y maquinaria.
 - Verificación del estado de la carga y del área de operaciones.
 - Revisión de las comunicaciones y sistemas informáticos.
 - Confirmación del personal asignado y sus roles.
- d) Asegurar que cada miembro del equipo conozca su rol específico y las tareas para el turno.
- e) Contacto con el Oficial de Operaciones: Mantener una línea directa de comunicación con el Oficial de Operaciones para cualquier actualización o cambio durante el turno.
- f) El supervisor debe consultar cualquier desviación del plan normal de operaciones con el Gerente de Operaciones.
- g) Asegurar que todos los documentos necesarios estén en orden y distribuidos adecuadamente, incluyendo:

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 18 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- Nombre y número de viaje del barco.
- Programación de trabajos.
- Documentación de carga y descarga.
- Planes de carga.

h) Verificar y cumplir con todos los requerimientos sanitarios y de seguridad del puerto antes de comenzar las operaciones, para asegurar la seguridad de todos los involucrados.

Art. 43.- En el caso de carga IMO, el detalle de la coordinación de comunicaciones se encuentra especificado en los documentos: “Instructivo para embarque, descarga y tránsito de mercancías peligrosas Clase 1 – Explosivos” y “Listado de mercancía peligrosa prohibida a ser almacenada” (Aprobados por DP WORLD CALLAO y publicados en la página web).

7.2. Junta de Operaciones

Art. 44.- DP WORLD CALLAO planifica sus operaciones conforme con la RAD N° 059-2016-APN/DIR, y mediante el sistema de ventana de atraque (Berth Plan) se garantiza que los servicios y actividades portuarias se realicen de forma eficiente, segura y oportuna.

8. Operaciones y Servicios

8.1. Servicio de Practicaje

Art. 45.- Este servicio será brindado por las empresas que cuenten con las respectivas licencias otorgadas por la APN y que hayan celebrado con DP WORLD CALLAO un contrato de acceso aprobado por OSITRAN, conforme con el Reglamento de Acceso para los Servicios de Practicaje y Remolcaje de DP WORLD CALLAO. Este servicio será coordinado por la Agencia Marítima asignada por la línea naviera. La RAD N° 0039-2021-APN/DIR establece la prestación del servicio de practicaje.

8.2. Servicio de Remolcaje

Art. 46.- Este servicio será brindado por las empresas que cuenten con las respectivas licencias otorgadas por la APN y que hayan celebrado con DP

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 19 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

WORLD CALLAO un contrato de acceso aprobado por OSITRAN, conforme con el Reglamento de Acceso para los Servicios de Practicaje y Remolcaje de DP WORLD CALLAO. Este servicio será coordinado por la Agencia Marítima asignada por la línea naviera. La RAD N°0025-2021-APN/DIR establece la prestación del servicio de remolcaje.

Art. 47.- El práctico, en conjunto con la Agencia Marítima, dará cumplimiento a lo exigido por el Terminal Portuario, en cuanto a la cantidad de remolcadores a ser usados en el desempeño de una maniobra de atraque y/o desatraque, tomando en cuenta la dificultad de la misma, manteniendo como principio la seguridad e integridad de las instalaciones físicas del Terminal Portuario, de la nave, y del personal asignado a la maniobra.

Art. 48.- El práctico debe informar al Superintendente de Operaciones, antes de proceder con la maniobra, si es necesario adicionar un remolcador para efectuar la maniobra de manera segura.

Art. 49.- DP WORLD CALLAO podrá exigir la cantidad de remolcadores necesarios para realizar la maniobra en forma segura, de acuerdo con la evaluación previa de las condiciones meteorológicas, de la nave, y del Terminal Portuario, a fin de reducir los riesgos durante las maniobras de atraque o desatraque.

Art. 50.- Los usuarios intermedios que cuenten con un contrato de acceso para prestar el servicio de remolcaje dentro de las instalaciones de DP WORLD CALLAO están sujetos a un cargo de acceso, que se encuentra contemplado en los respectivos contratos aprobados por OSITRAN.

8.3. Servicio de Amarre y Desamarre (Procedimiento de Amarre y Procedimiento de Desamarre de Nave)

Art. 51.- Las maniobras de amarre y desamarre de la nave, deben realizarse en línea con lo establecido en la Resolución de Acuerdo de Directorio N°009-2011-APN-DIR “Norma Técnica Operativa para la prestación del Servicio Portuario Básico de Amarre y Desamarre de naves dentro de las zonas portuarias”.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 20 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Antes de la maniobra de atraque:

Art. 52.- Verificar que las radios estén operativas, con la batería cargada y contar con una batería de repuesto, las cuales están bajo la responsabilidad del Coordinador de Equipos.

Art. 53.- El Supervisor de Operaciones debe contar con la siguiente información antes de proceder con la programación del atraque:

- a) Eslora de la nave.
- b) Banda de atraque.
- c) Calados de la nave (Proa – Popa).
- d) Posición de la nave en el muelle.

Art. 54.- El Supervisor de Operaciones debe confirmar, antes de su programación, si a bordo de la nave viene estibado un contenedor con carga IMO 1 (Explosivo), IMO 5.2 (Peróxido Orgánico) o IMO 7 (Radioactivos). De ser el caso, la nave debe ser atracada por la banda de babor al muelle, siguiendo y cumpliendo las normas de la APN e instructivos de DP WORLD CALLAO (Documentos: “Instructivo para embarque, descarga y tránsito de mercancías peligrosas Clase 1 – Explosivos” y “Listado de mercancía peligrosa prohibida a ser almacenada” (Aprobados por DP WORLD CALLAO y publicados en la página web).

Art. 55.- El Supervisor de Operaciones, debe planificar la elevación de los booms a 80° (Posición de anclaje) y la movilización de las grúas fuera del perímetro de la maniobra, manteniendo una distancia, como mínimo, de 50 metros para las grúas con respecto a la proa y popa de la nave.

Art. 56.- En caso el espacio disponible no permita el retiro de las grúas fuera de la eslora, estas deberán ser posicionadas al centro de la nave con una distancia no menor a 80 metros con relación a la proa y popa de la nave, manteniendo la elevación de los booms a 90° (Posición de anclaje).

Art. 57.- El Supervisor de Operaciones debe inspeccionar que las señales de posicionamiento de la nave en el muelle (Signposts / Jersey Barriers) estén colocadas en forma piramidal en las posiciones que determinan el área de amarre para maniobras diurnas. Para amarres nocturnos se debe

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 21 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

colocar la camioneta del Superintendente de Operaciones con las luces de emergencia encendidas, las cuales servirán de guía de posición al Práctico.

Art. 58.- El Supervisor de Operaciones debe revisar que los radios de comunicación VHF estén en la frecuencia marina asignada por TRAMAR para asegurar la buena señal y mantener una comunicación eficiente durante la maniobra (deben hacerse pruebas de comunicación entre los participantes de las maniobras utilizando la radio).

Art. 59.- El Superintendente de Operaciones debe informar al Práctico lo siguiente, antes que aborde la lancha que lo transportará a la nave:

- a) Posición y banda de Atraque.
- b) Si la nave transporta carga IMO 1 (Explosivos), IMO 5.2 (Peróxido Orgánico) o IMO 7 (Radioactivos).
- c) Distancia con respecto a otras naves o el inicio del muelle.
- d) Si durante la maniobra, habrá grúas posicionadas al centro de la eslora de la nave.
- e) Maniobra de cabos requerida tomando en consideración el oleaje anómalo, distancias y naves futuras.

Art. 60.- El personal asignado para cumplir con las funciones de gavieros, deberán inspeccionar que el piso de la zona, donde van a realizar su trabajo, no se encuentre con grasa, derrame de fluidos u obstáculos. De encontrar alguna anomalía, deben avisar al Supervisor de Operaciones quien gestionará la limpieza de la zona.

Art. 61.- El Supervisor de Operaciones debe verificar que el equipo de trabajo, lo conformen: 4 Gavieros y un Operador de Montacargas en la proa y también 4 Gavieros y un Operador de Montacargas en la popa, para proceder con una maniobra eficiente y segura.

Art. 62.- Antes de proceder con la maniobra de atraque, el Superintendente de Operaciones debe verificar que los puntos antes descritos hayan sido cumplidos.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 22 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Durante la maniobra de Atraque:

Art. 63.- El Supervisor de Operaciones, que guiará la maniobra, debe contar con el apoyo de un Gaviero, de la dotación asignada para la maniobra como vigía, durante todo el recorrido, hasta que la nave se encuentre en su posición final.

Art. 64.- El Superintendente de Operaciones debe estar ubicado en la popa de la nave con la radio de banda marina.

Art. 65.- Durante el acercamiento de la nave al muelle (amarradero designado), el Supervisor de Operaciones debe informar constantemente al Práctico, cuantos metros faltan para que la nave se encuentre en posición, la arrancada que lleva. Además, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Las grúas pórtico deben estar posicionadas de acuerdo a los pasos descritos en el numeral 8.3.1 y no deben moverse durante la maniobra, ya que los Prácticos podrían perder la posición y orientación durante el desarrollo de la misma.
- b) El Superintendente de Operaciones y/o Supervisor de Operaciones, luego de cumplir con los puntos antes de descritos, procederá a informar al Práctico que los Gavieros están listos y las condiciones del muelle están aptas para realizar la maniobra.
- c) El Supervisor de Operaciones debe recalcar que la seguridad del personal está primero y luego la maniobra.
- d) El Supervisor de Operaciones y/o Superintendente de Operaciones deberá comunicar vía radio, a través del “Canal de Ingeniería de Grúas”, la proximidad de ingreso de la nave, al Supervisor de Grúas, para que desciendan de las mismas, cuando esta haya cruzado el rompeolas. Así mismo, los técnicos podrán reingresar a la grúa cuando la nave haya encapillado el primer spring de popa y proa comunicando al Supervisor de Operaciones y/o Superintendente de Operaciones de esta acción, los cuales se encontrarán en los canales de las naves 1, 2 o 3, según el amarradero donde se esté desarrollando la maniobra.
- e) El aviso se dará cuando la grúa haya sido formalmente entregada al área de Ingeniería de Grúas y se encuentre posicionada dentro de los

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 23 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

signposts (El letrero de la grúa debe permanecer en “Fuera de Servicio”, mientras los técnicos se encuentren en ella).

8.3.1. Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Atraque

Art. 66.- En los casos que por limitaciones de espacio las grúas pórtico se encuentren en el centro de la eslora de la nave, los Operadores de Grúa Pórtico (Operadores de QC) deberán permanecer en los controles que se encuentran en la parte inferior, con la grúa encendida desde que la nave haya cruzado la bocana de acceso hasta que el Superintendente de Operaciones les indique que pueden iniciar operaciones. Así mismo, deberán estar en la frecuencia radial que les corresponda, según el muelle en el que se encuentren (Nave 1, Nave 2 o Nave 3) para facilitar su ubicación (se utilizará la radio del Asistente de Estiba).

Art. 67.- El Superintendente de Operaciones debe controlar que las grúas que estén en el área de la maniobra no comiencen el descenso de los booms hasta que la nave este asegurado con, por lo menos, 3 cabos a las bitas, un spring y dos largos correspondientes, esto solo es aplicable para las naves sin grúas (Gearless). Para las naves que cuentan con grúas (Gear), las grúas pórtico deberán iniciar su operación cuando las grúas de la nave estén con los brazos con dirección al mar, es decir a la banda contraria al muelle. En caso de que estas condiciones no se estén cumpliendo, el Práctico deberá informar al Supervisor de Operaciones para que de manera inmediata se proceda con el levantamiento de las plumas (booms), en caso se hayan iniciado las operaciones sin cumplir estos requisitos. El Superintendente de Operaciones debe informar al Supervisor de Operaciones y al Práctico, en simultáneo, cualquier novedad que se presente e impida el levantamiento del boom a la posición segura para efectuar la maniobra.

Acciones en Caso de Emergencias

Art. 68.- En caso de una emergencia, el Capitán y/o Práctico debe activar las señales sónicas de la nave consistente en una pitada larga, seguido de dos sonidos cortos para alertar al Operador de QC y tomar las acciones pertinentes del caso. En paralelo, el Supervisor de Operaciones debe ser informado de que la nave está afrontando una situación de emergencia.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 24 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 69.- Para casos de tripulantes enfermos, heridos abordó o haberse herido durante esta maniobra:

- a) El Supervisor de Operaciones y/o Superintendente de Operaciones debe contactar a la ambulancia para iniciar con el protocolo de atención médica.
- b) Iniciar el protocolo de comunicación en casos de incidentes / accidentes informando al área de Seguridad y Medio Ambiente y a Centro de Control (6404). Además, se deberá informar a los doctores de Sanidad Marítima ubicados dentro del Terminal Portuario.
- c) Adicionalmente, el Superintendente de Operaciones contactará al agente marítimo para informarle la ocurrencia y solicitar la presencia de Sanidad Marítima para proceder con la evaluación del tripulante. Sin la autorización del departamento de Sanidad Marítima, ningún tripulante podrá ser desembarcado o trasladado a algún centro de salud por riesgo de contaminación de epidemias.
- d) Solo en caso de emergencia, es decir, que el accidente comprometa la vida humana, la ambulancia estará autorizada para salir del Terminal Portuario. En caso de urgencias será la Agencia Marítima la encargada de trasladar / transportar al tripulante al centro de salud más cercano.

Maniobra de atraque

- e) La maniobra de amarre de nave iniciará cuando la nave haya cruzado la bocana de acceso y hecho su ingreso a la rada interior del puerto, y es cuando el Supervisor de Operaciones entablará comunicación con el Práctico a bordo solicitándole la siguiente información:
 - Nombre de los Prácticos encargados de la maniobra.
 - Nombre de los remolcadores asignados a la maniobra.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 25 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- f) El Supervisor de Operaciones debe solicitar el canal de trabajo de la nave e informará al Centro de Control la información del punto 1 y solicitará monitoreo visual de la maniobra.
- g) Debe comunicarse a los involucrados en la maniobra para que programen sus radios al canal de trabajo (Deben realizarse pruebas).
- h) El Superintendente de Operaciones le confirma al Práctico que la ubicación de la popa de la nave es la correcta.
- i) Cuando la nave esté en posición, el Supervisor de Operaciones verificará la colocación de la escala real para asegurarse que la posición de la nave permita que la escala no esté encima de alguna bita, ya que de ser así solicitará al Práctico correr la nave unos metros más a proa o popa.
- j) Una vez posicionado la nave, el Práctico informará al Supervisor de Operaciones cual será la forma de amarre y cuál es la primera línea que se colocará en la bita, además de la cantidad de springs y largos que se utilizarán.
- k) El Supervisor de Operaciones debe solicitar al personal de la nave que pasen los cabos (Springs / Largos) mediante el cabo de guía (jibilay).
- l) Los Gavieros jalan los cabos de amarre o el cabo de guía al muelle y los aseguran al montacargas para que traslade los mismos a las bitas correspondientes, para evitar que el peso de estos supere la fuerza de los Gavieros, ya que, de darse esta situación, los Gavieros soltarán los cabos y solicitarán al personal de la nave que los vuelvan a pasar (los gavieros no deben jalar los cabos de manera individual).
- m) Los Gavieros liberan los cabos del montacargas y los amarran a la bita (Encapillar). En caso los cabos sean encapillados en bitas con cabos ya previamente colocados, el Supervisor de Operaciones debe solicitar que en todo momento los cabos sean ingresados por debajo de las gazas y nunca por encima para evitar que en situaciones de emergencia los cabos no puedan ser liberados.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 26 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- n) El Supervisor de Operaciones debe verificar que el personal se encuentre en una zona segura antes de solicitar al personal de la nave que tensen (viren) los cabos. Todo el personal involucrado en la maniobra debe permanecer atento al momento que la tripulación tense los cabos encapillados.
- o) El Supervisor de Operaciones debe informar al Práctico cada vez que se encapille un cabo. O repetir los pasos antes descritos desde la obtención del jibilay cada vez que el Supervisor de Operaciones lo indique, dependiendo del número de bitas a encapillar. Debe tenerse en cuenta que la capacidad de carga máxima de cada bita es de 04 cabos (150 TM).
- p) El Superintendente de Operaciones confirmará el fin de la maniobra de amarre de nave en coordinación con el Práctico.
- q) Tras la finalización del amarre de nave, no se debe dejar ningún implemento y/o equipo utilizado, en la maniobra, abandonado al costado de la nave.
- r) Antes de iniciar operaciones el Superintendente / Supervisor de Operaciones debe verificar que la nave se encuentre recibido, es decir, en Libre Plática por parte de la sanidad marítima.

Antes de la maniobra de Desatraque:

Art. 70.- El Superintendente de Operaciones / Supervisor de Operaciones debe asegurarse que se cuenta con la aprobación de despacho de la nave, por parte de la APN, antes de comenzar y ordenar que suelten los cabos.

Art. 71.- El Práctico debe informar al Superintendente de Operaciones / Supervisor de Operaciones que existe la aprobación de TRAMAR para proceder con el desamarre de la nave.

Art. 72.- El Superintendente de Operaciones o Supervisor de Operaciones de DP WORLD CALLAO, solicitará el Canal de Trabajo de la Nave e informará a Centro de Control.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 27 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 73.- El personal involucrado en la maniobra de desamarre debe esperar que la tripulación de la nave afloje los cabos y la conformidad para largarlos por parte del Supervisor de Operaciones / Superintendente de Operaciones.

Art. 74.- Se debe contar con 2 montacargas durante la maniobra (1 proa y 1 popa).

Art. 75.- El Superintendente de Operaciones deberá estar en popa con radio de banda marina asistiendo al Supervisor de Operaciones.

Art. 76.- El personal involucrado en la maniobra de desatraque debe considerar el peso de los cabos y estar en una posición segura antes de proceder a soltarlos y evitar una caída al mar.

Art. 77.- Luego de haber finalizado la maniobra de desamarre no se debe dejar ningún implemento y/o equipo utilizado en la maniobra abandonado en el muelle.

Art. 78.- La dotación mínima es de 03 gavieros en proa y 03 gavieros en popa más dos montacargas para proa y popa respectivamente.

Durante la maniobra de Desatraque:

Art. 79.- El Práctico debe asegurarse que el pito (tifón) de la nave funcione apropiadamente antes de dar inicio a la maniobra.

Art. 80.- El Práctico debe contactar vía radial al Superintendente de Operaciones / Supervisor de Operaciones para indicar y participar el inicio de maniobra de desatraque.

Art. 81.- Luego que la nave ha desatracado, y está enfilado entre rompeolas, el Supervisor de Operaciones debe confirmar que todo está en orden con el Práctico y la maniobra para cortar comunicación con el mismo y proceder a cumplir sus otras labores en el Terminal Portuario.

Art. 82.- La maniobra de desatraque para el personal de gavieros termina cuando los cabos estén en cubierta, mientras tanto se necesita al personal en sus posiciones para cualquier incidencia.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 28 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 83.- La maniobra de desatraque para el Supervisor de Operaciones / Superintendente de Operaciones termina cuando la nave haya terminado de girar para los casos de atraques proa tierra o cuando quede claro o a una distancia no menor de 100 metros longitudinal de muelle. Mientras tanto se necesita al personal en sus posiciones para cualquier incidencia.

Art. 84.- Los gavieros deberán controlar que el piso de la zona en donde va a realizar su tarea no se encuentre con grasa o derrame de fluidos. De encontrar alguna anomalía avisará al Supervisor de Operaciones, quien hará limpiar la zona.

Art. 85.- En todo momento, el personal involucrado en la maniobra debe estar ubicado a una distancia segura y prudente al borde del muelle siempre haciendo uso de sus EPP.

Art. 86.- Ante un intento frustrado de comunicación entre el Práctico y el Supervisor de Operaciones, el Práctico procederá a llamar al Superintendente de Operaciones para su asistencia, el cual procederá a ubicar al Supervisor de Operaciones para que se establezca la comunicación con el Práctico y continuar con la maniobra. Tras la comunicación, el Supervisor de Operaciones debe notificar al Superintendente de Operaciones la confirmación del mismo.

Art. 87.- Tras la finalización del desamarre, no se debe dejar ningún implemento y/o equipo utilizado en la maniobra, abandonado en el muelle.

8.3.2. Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Desatraque

Art. 88.- De no haber naves siendo atendidas al momento de realizar el desatraque, las grúas pórtico se replegarán totalmente al extremo más lejano del muelle en el que desatraca la nave.

Art. 89.- El Superintendente de Operaciones / Supervisor de Operaciones debe planificar la elevación de los booms 90 grados y la movilización de las grúas fuera del perímetro de maniobra manteniendo una distancia mínima de seguridad de 50 metros de las grúas con respecto a la proa y popa de la nave.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 29 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 90.- En caso las grúas no puedan ser replegadas, se posicionarán al centro de la nave con un margen de 100 metros entre proa y popa.

Art. 91.- El Superintendente de Operaciones debe informar al Supervisor de Operaciones y al Práctico cualquier impedimento de levantamiento del boom a la posición segura para efectuar la maniobra.

Art. 92.- En una emergencia, el Capitán de la nave y/o el Práctico deben activar el pito de la nave con una pitada larga seguida de dos cortos para alertar al operador de la grúa y tomar las acciones evasivas pertinentes del caso. En paralelo, el Supervisor de Operaciones debe ser informado de que la nave está afrontando una situación de emergencia (ambas informaciones deben ser anotadas en la bitácora de la nave).

Art. 93.- En caso de tener un tripulante herido a bordo o haberse herido durante la maniobra de desatraque, el Supervisor de Operaciones y/o Superintendente de Operaciones debe contactar a la ambulancia para iniciar con el protocolo de atención médica.

Art. 94.- Iniciar el protocolo de comunicación en caso de incidentes / accidentes informando a Centro de Control.

Art. 95.- Adicionalmente el Superintendente de Operaciones contactará al Agente Marítimo para informarle la ocurrencia y solicitar la presencia de Sanidad Marítima para proceder con la evacuación del tripulante. Sin autorización del Departamento de Sanidad Marítima ningún tripulante **podrá** ser desembarcado o trasladado a algún centro de salud por riesgo de contaminación de epidemias.

Art. 96.- Solo en caso de emergencia, es decir, que al accidente comprometa la vida humana, la ambulancia está autorizada para salir del Terminal Portuario. En caso de urgencias, será la Agencia Marítima la encargada de derivar / transportar al tripulante al centro de salud más cercano.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 30 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

8.3.3. Posición correcta de los Operadores QC

Art. 97.- Durante la maniobra de atraque los Operadores de QC de las grúas pórtico ubicadas en el rango de maniobra de la nave, deberán permanecer en el área de controles de la grúa ubicados al nivel del muelle, debidamente identificables y con radio de comunicación portátil (utilizarán la radio del Asistente de Estiba) permaneciendo siempre alerta en caso se tenga que realizar un movimiento con las grúas pórtico (gantry).

- a) El Superintendente de Operaciones coordina con la Agencia Marítima la información del Práctico que dirigirá el desatraque de la nave.
- b) El Superintendente de Operaciones confirma hora de inicio de la operación de desatraque al Práctico.
- c) El Superintendente de Operaciones se asegura que se cuente con la aprobación de despacho de la nave por parte de la APN.
- d) El Supervisor de Operaciones coordina el correcto posicionamiento de las grúas.
- e) Los Operadores de QC colocan adecuadamente las grúas según instrucciones del Supervisor de Operaciones.
- f) El Superintendente de Operaciones verifica el adecuado posicionamiento de las grúas.
- g) El Superintendente de Operaciones verifica la disponibilidad de recursos necesarios para el desamarre.
- h) Los Gavieros se colocarán en sus posiciones respectivas.
- i) El Supervisor de Operaciones notifica al Superintendente de Operaciones el cumplimiento de las verificaciones y el estado de la operación.
- j) El Superintendente de Operaciones aprueba la maniobra de desatraque tras coordinar con el Práctico.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 31 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- k) El Personal de la nave afloja.
- l) Los Gavieros retiran los cabos de las bitas.
- m) El personal de la nave, utilizando un winche viran los cabos hasta situarlos nuevamente abordo de la nave.
- n) El Supervisor de Operaciones confirma al Práctico que la nave se encuentra libre de amarras.
- o) El Supervisor de Operaciones indica al Práctico conformidad con liberación de la nave.
- p) Los remolcadores jalan la nave hasta situarlo a una distancia prudente fuera del muelle. (*)
- q) Por último, el Supervisor de Operaciones confirma al Práctico el término de la maniobra y procede a cortar comunicaciones.

NOTA:

(*) Si la nave atracó proa tierra, los remolcadores giraran la nave 180°, hasta situarlo proa al mar para liberarlo, de lo contrario, si la nave atracó proa al mar, los remolcadores solamente lo liberarán.

Art. 98.- El Servicio de Amarre y Desamarre prestado por DP WORLD CALLAO está regulado por la RAD N° 009-2011-APN/DIR que aprobó la Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio básico de amarre y desamarre de las naves en las zonas portuarias.

8.4. Servicio de Uso de Muelle

Art. 99.- Toda mercancía que deba ser manipulada por vehículos particulares será coordinada a través de la Agencia Marítima correspondiente y asignada por la Línea Naviera, quien tendrá que seguir los lineamientos y reglas establecidas en los siguientes documentos:

- Requisitos Para Agencias de Aduanas que Brindan Rancho de Nave (Aprobado por DP WORLD CALLAO y publicado en la página web).

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 32 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- Requisitos Para Empresa de Transporte de Suministros y Servicios a la Nave (Aprobado por DP WORLD CALLAO y publicado en la página web).

8.5. Servicio de Uso de Amarradero

Art. 100.- Toda comunicación y coordinación de logística que involucre la solicitud de remolcador, así como el apoyo obligatorio de personal (Práctico) debe ser coordinado y solicitado por la Agencia Marítima asignada por la Línea Naviera.

Art. 101.- La Agencia Marítima debe coordinar la solicitud del remolcador / remolcadores, prácticos y todo personal que esté involucrado en la maniobra de atraque / desatraque luego de recibir confirmación por parte de DP WORLD CALLAO la disponibilidad del muelle; y por parte de la APN, la aprobación pertinente en proceder con la maniobra de atraque.

Art. 102.- Para los casos que las naves atracadas sean afectadas por oleajes anómalos que originen movimiento longitudinal y/o perpendicular, la Agencia Marítima deberá disponer de dos (2) remolcadores que sirvan como soporte a la operación, a fin de reducir el movimiento brusco de la nave y continuar con las operaciones, de acuerdo al Plan de Emergencia de la Instalación Portuaria aprobado por la APN.

Art. 103.- DP WORLD CALLAO notificará a las Líneas Navieras y agentes marítimos 6 horas antes del ETA / ETD de la nave, la hora disponible del muelle asignado a la nave para realizar la maniobra de atraque y término estimado de operaciones para proceder con el zarpe.

Art. 104.- Todo lo referente a la prestación de servicios portuarios, los servicios que requerirá y las operaciones a realizar, apoyo de personal (Práctico) y equipo (remolcador) se presenta previa observancia y cumplimiento del contenido de los siguientes documentos, que se encuentran a disposición en la página web de DP WORLD CALLAO:

- a) Prestación de Servicios Portuarios “Instructivo para embarque, descarga y tránsito de mercancías peligrosas clase 1”.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 33 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

b) El “Formato de solicitud de embarque, descarga o tránsito de mercancías peligrosas (clase 1)”

8.6. Suministro a las Naves

Art. 105.- Los servicios de avituallamiento, abastecimiento de combustible, recojo de residuos, energía eléctrica, servicio telefónico y cualquier otro servicio que la nave requiera, deben ser contactados de forma directa a la Agencia Marítima asignada por la Línea Naviera que represente a la embarcación.

Art. 106.- En caso de que las Líneas Navieras soliciten los servicios, DP WORLD CALLAO permitirá a los Agentes Marítimos gestionarlos, previa observancia y cumplimiento de los procedimientos a seguir por las Agencias Marítimas para facilitar los servicios a las naves, cuyos lineamientos se encuentran en el Anexo 2 del presente Reglamento.

8.7. Rancho de Naves

Art. 107.- DP WORLD CALLAO no presta el servicio de rancho de nave a ninguna embarcación. Sin embargo, brinda las facilidades de acceso a las empresas que brindan servicio a la nave de acuerdo al Procedimiento de Requisitos para acceso a las empresas de Transporte que brindan servicios y suministros a la nave (Aprobado por DP WORLD CALLAO) y registrados en la APN.

8.8. Carga y Descarga

Art. 108.- El Planificador de turno (Planner) es responsable de recibir / despachar las naves, así como, disponer de las secuencias de carga / descarga / reestibas, incluyendo las operaciones relativas al muelle.

Art. 109.- La secuencia de eventos al cargar y descargar contenedores u otro tipo de carga de naves contenedorizada y carga rodante (LoLo-RoRo) deberá seguir los procedimientos contenidos en el Anexo 1.

Art. 110.- Para el caso de carga IMO tipo 1, 5 & tipo 7, DP WORLD CALLAO cuenta con el “Procedimiento de Almacenamiento de Carga IMO”,

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 34 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

en concordancia con la RAD APN 020-2006-APN/DIR y la RAD N° 051-2008 APN/DIR, o las que la sustituyan.

8.9. Almacenaje

Art. 111.- DP WORLD CALLAO, en calidad de operador portuario, se basa en las normativas y reglas internacionales de almacenamiento, adaptándolas a las normativas establecidas por las autoridades en Callao-Perú. Por tal motivo, DP WORLD CALLAO se rige bajo los procedimientos señalados en el Anexo 03.

Art. 112.- Los contenedores de importación y transbordo que no vayan a ser nacionalizados y/o almacenados en DP WORLD CALLAO, tendrán un periodo de acopio acorde al tiempo establecido por la Autoridad de Aduana (SUNAT), rigiéndose a cualquier cambio y modificación que la misma presente.

Art. 113.- Los contenedores llenos y vacíos de exportación se reciben en las instalaciones de DP WORLD CALLAO 24 horas antes del arribo de la nave y 16 horas antes del arribo de la nave para los contenedores Reefers. Estos plazos obedecen a las condiciones de los contenedores según su estatus (llenos, vacíos o refrigerados) que contribuye con el buen desempeño de las operaciones buscando optimizar la eficiencia a través de la programación y buen uso de sus recursos.

8.10. Operaciones con Mercancía Peligrosa

Art. 114.- Entiéndase como mercancías peligrosas, a toda sustancias, materias o artículos potencialmente peligrosos o perjudiciales a la salud y al medio ambiente que estén comprendidos tanto en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas – Código IMDG, y el Convenio SOLAS de la Organización Marítima Internacional, así como las sustancias que entrañen algún peligro tanto a la salud de las personas como al medio ambiente y que se encuentren estipuladas en su Hoja de Seguridad de Mercancías Peligrosas, la expresión cargas peligrosas abarca también cualquier embalaje/envase vacío y sin limpiar.

Art. 115.- DP WORLD CALLAO, a través de la Sub-Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, deberá cumplir y mantener la Certificación de

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 35 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Instalación Portuaria Especial (CIPE) dispuesta según lineamientos de la APN. Por ello, cuenta con los criterios adecuados para el almacenamiento, carga y descarga de contenedores con carga peligrosa dentro de las instalaciones de DP WORLD CALLAO.

Art. 116.- Los Agentes Marítimos deberán declarar con anticipación mínima de 48 horas, la mercadería peligrosa que desean cargar/descargar en DP WORLD CALLAO, así como la que llevan en tránsito las naves, debiendo adjuntar la siguiente documentación:

- a) Manifiesto de carga.
- b) Lista de Carga peligrosa que transporta la nave.
- c) Certificado de arrumazón de la carga.
- d) Plano de estiba.
- e) Póliza de responsabilidad civil contractual contra todo riesgo que abarque daños a las instalaciones con lesiones a personas o terceros.
- f) Copia del Registro de habilitación del vehículo para el transporte de mercancías peligrosas y copia de la certificación de los choferes dada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Art. 117.- Toda nave que transporte mercancía peligrosa está obligada a: i) en la noche, a colocar una luz roja sobre el puente; y ii) en el día, una bandera roja (B) al tope del palo mayor o del trinquete, para indicar que transporta mercancías peligrosas.

Art. 118.- En los casos que las naves presenten fugas en el casco o en los tanques de líquidos inflamables, se procederá de inmediato a notificar a la Agencia Marítima, quien coordinará su reparación inmediata, determinando el tiempo de reparación y la magnitud de los daños. Se evaluará su desatraque y/o permanencia en el muelle y luego de su zarpe no recibirá el permiso de atraque a la nave hasta que presente el documento emitido por la Autoridad Marítima que garantice que el estado del casco o de los tanques no constituyan peligro para el personal y las instalaciones.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 36 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 119.- Los envases que contengan materiales calificados como peligrosos, deberán ser fabricados de tal forma que sean capaces de resistir los riesgos derivados del manejo y transporte marítimo, cumpliendo los requisitos señalados en las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

Art. 120.- Los contenedores que transporten bultos con Mercancía Peligrosa deberán ser rotulados y etiquetados de acuerdo al Código IMDG y de las disposiciones que sobre el tema exija DP WORLD CALLAO.

Art. 121.- El personal involucrado directamente con la manipulación de la carga peligrosa deberá contar con la debida certificación y capacitación en el transporte, almacenamiento, manipuleo, segregación, así como las disposiciones relativas al etiquetado, marcado, rotulación, embalaje / envasado, estiba / desestiba de Carga Peligrosa según lo estipulado en el Código IMDG y lo normado por la APN.

Art. 122.- No se permitirá el ingreso y salida de vehículos de carga que trasladen mercancía peligrosa contenedorizada, si es que no cumplen con las regulaciones de etiquetado, rotulado emanada por la Organización Marítima Internacional (Código IMDG) así como la normativa nacional vigente, debiendo coordinar los encargados de la empresa de transporte y la Agencia de Aduana o Marítima el cumplimiento de esta disposición.

Art. 123.- No se permitirá el pernocte de vehículos de carga que transporten mercancías peligrosas en DP WORLD CALLAO, salvo que por disposición de la Aduana Marítima el vehículo y la carga debieran permanecer en la IP, debiendo incluir custodia de seguridad durante la permanencia del contenedor, por cuenta de la Agencia Marítima. En este caso, el Agente Marítimo o de Aduana deberá tramitar ante la Oficina de Seguridad de DP WORLD CALLAO la autorización correspondiente, bajo cuenta y riesgo del solicitante el vehículo y mercadería.

Art. 124.- A fin de minimizar los riesgos derivados del almacenamiento de mercancía peligrosa DP WORLD CALLAO, la Sub-Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, en cumplimiento a las regulaciones del Código IMDG y la APN, establecerá obligatoriamente las inspecciones para la correcta segregación, rotulación, etiquetado, consolidado y desconsolidado, traslado y transferencia de dicha mercancía.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 37 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 125.- A fin de minimizar los riesgos derivadas de la fuga o derrame, producto de la manipulación, transferencia, traslado, consolidado / desconsolidado de carga peligrosa bajo cualquier modalidad en zonas de almacenamiento dentro de DP WORLD CALLAO, la Oficina de Seguridad y Medio Ambiente dispondrá:

- a) El personal de Seguridad del Área Contra Incendio al tomar conocimiento de la ubicación de la mercancía peligrosa con problema de derrames o fugas solicitará al Capitán de la nave, o a los encargados de zonas de almacenamiento o a los Agentes Marítimos la hoja de seguridad de la carga peligrosa a fin de determinar los riesgos y procedimientos a seguir.
- b) Se procederá al aislamiento y evacuación del área afectada y al monitoreo del producto utilizando los detectores especializados a fin de determinar el grado de contaminación y evaluación del riesgo.
- c) En caso el material o carga peligrosa afectada no pueda ser descargada para su posterior aislamiento, debido a fugas o derrames en naves, el personal especializado combatirá, mitigará y eliminará el incidente a bordo de la nave.
- d) En caso de imposibilidad para combatir, mitigar o eliminar el incidente con mercancía peligrosa a bordo de la nave, en coordinación con la APN, Autoridad Marítima, Oficial de Protección de DP WORLD CALLAO y el Oficial de Protección de la Nave y en salvaguarda de las instalaciones, personal y medio ambiente de DP WORLD CALLAO, se procederá al desatraque de la nave debiendo fondear en el área asignada por la Autoridad Competente.
- e) Los equipos de respuesta ante emergencias de la nave sean para el caso de incendios, derrames de mercancías peligrosas u otros, deberán encontrarse en óptimas condiciones de operatividad de acuerdo a lo estipulado en el Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).
- f) Una vez concluidos los trabajos de control de la incidencia, se verificará que la fuga o derrame ha sido correctamente controlado, para lo cual se

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 38 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

usarán los equipos de detección especializados, que verificarán la no existencia de fugas o derrames, registro que podrá ser solicitado por el Capitán de la nave o Autoridad Competente.

Art. 126.- A fin de garantizar la adecuada eliminación de los desechos peligrosos producto de un posible derrame o fugas, la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente dispondrá lo siguiente:

- a) Los materiales utilizados, tales como (pañños absorbentes, trapos, envases deteriorados, etc.) en el control de derrames o fugas de mercancías peligrosas, serán colocados, en receptáculos apropiados para su almacenamiento y posterior disposición final.
- b) Los receptáculos con los desechos de mercancías peligrosas serán trasladados al área de disposición final que será un relleno sanitario de seguridad autorizado por la Dirección General de Salud Ambiental a través de una Empresa Operadora de Residuos Sólidos - EO – RS, debidamente registrada en DIGESA.
- c) El camión recolector de la EO – RS que traslade los residuos sólidos peligrosos de DP WORLD CALLAO hacia el relleno sanitario de seguridad, registrará su peso (tara) al ingreso o salida para tener constancia de la cantidad de residuos que se retiran.
- d) La disposición final de los residuos sólidos peligrosos retirados de DP WORLD CALLAO, será registrado mediante el manifiesto de manejo de residuos sólidos peligrosos del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, D.S. N° 014-2017-MINAM, o norma que lo sustituya, debiendo presentarse a la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, el certificado de disposición final.

Art. 127.- Operando con mercancías peligrosas, la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente evaluará los riesgos del incidente, y previa comunicación a la APN, dispondrá el desatraque de la nave y la evacuación del personal que se encuentre laborando a bordo o en tierra y salir de la manera más rápida posible, en coordinación con la APN, Autoridad Marítima, Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) y Oficial de Protección de la

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 39 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Nave, siguiendo lo descrito en el Plan de Emergencia de la Instalación Portuaria.

Art. 128.- DP WORLD CALLAO, a fin de garantizar las correctas operaciones con Mercancías Peligrosas de la Clase 1 (Explosivos) ha dispuesto lo siguiente:

- a) El Agente Marítimo o Naviero deberá comunicar con 72 horas de anticipación, previo al arribo de la nave, en forma escrita o por medios electrónicos:
- Callao.safety@dpworld.com
 - Callao.planning@dpworld.com
 - Callao.operations@dpworld.com
 - Callao.datasetup@dpworld.com
 - Callao.superintendentes@dpworld.com

Art. 129.- La mercancía peligrosa de la Clase 1, 5 & tipo 7 para descarga, embarque o tránsito, debiendo de adjuntar en el expediente la siguiente documentación:

- a) Manifiesto de carga en general
- b) Lista de carga peligrosa.
- c) Plano de estiba.
- d) Autorización de la APN para la operación a realizar.
- e) Certificado de Arrumazón de la carga.
- f) Póliza de Responsabilidad Civil contractual contra todos riesgos, que abarque daños a las instalaciones con lesiones a personas o terceros.
- g) Resolución de autorización de ingreso al territorio nacional emitido por la SUCAMEC, vigente.
- h) Copia de la certificación de las unidades vehiculares y copia de la certificación y acreditación de capacitación en Mercancías Peligrosas,

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 40 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

de los choferes dado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la APN.

- i) DP WORLD CALLAO, en coordinación con la APN, determinarán las cantidades máximas permitidas de mercancías peligrosas clase 1 (explosivos) que se podrá operar en embarque, descarga o tránsito, cuya determinación se hará luego de desarrollar la evaluación de riesgos exigida por DP WORLD CALLAO.
- j) Para la operación con mercancía peligrosas clase 1, la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente establecerá los procedimientos e instrucciones necesarios, que garanticen una operación segura del producto.
- k) La Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente dispondrá de personal especializado para la supervisión de las operaciones de embarque o descarga y acompañar a los camiones desde las balanzas de entrada o hasta las garitas de salida.
- l) El muelle donde se manipulen mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), serán señalizados como ZONA RESTRINGIDA durante las operaciones.
- m) En los lugares donde se manipulen mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), se deberá contar con el equipo de protección personal adecuado para la operación y no se permitirán el ingreso de luces o linternas sin protección, fuentes de ignición o cualquier dispositivo que produzcan chispas y se retirará cualquier persona no autorizada para las operaciones.
- n) Todo personal que realice cualquier tipo de operaciones con mercancías peligrosas deberá contar con el Curso Básico de Mercancías Peligrosas aprobado por la APN. Asimismo, el personal que efectúa tareas de supervisión deberá contar con dicho curso básico y Curso de Gestión de Mercancías Peligrosas.
- o) Las mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), serán movilizados al final de las operaciones de embarque y al comienzo de las operaciones de descarga.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 41 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

p) Los contenedores con mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), serán embarcados o descargados directamente de la nave al vehículo o viceversa “descarga o embarque directo”.

8.11. Servicios a Pasajeros y/o Tripulantes

No aplica

8.12. Servicios Complementarios

No aplica.

8.13. Otros Servicios

Reabastecimiento de Combustible en el Patio

Art. 130.- DP WORLD CALLAO no deberá ser operado durante el reabastecimiento de combustible en el patio. El reabastecimiento de combustible deberá llevarse a cabo sin que haya otros equipos operando en las cercanías de este.

Art. 131.- El reabastecimiento sólo se efectuará utilizando el equipo aprobado por personal de ingeniería calificado y autorizado.

Art. 132.- Los vehículos re abastecedores de combustible deberán estar marcados claramente para indicar el combustible transportado (Diésel o gasolina), exhibir luces naranjas intermitentes y seguir el sistema de tránsito de una sola vía del Terminal Portuario.

Art. 133.- Quienes efectúen las operaciones de abastecimiento deberán limpiar inmediatamente cualquier fuga o derrame. Para evitar esto, se deberán usar bandejas plásticas al momento del reabastecimiento. Los operadores de los equipos de izado no podrán operar sus máquinas hasta que se haya retirado cualquier derrame. Bajo ninguna circunstancia podrán pasar las máquinas a través de un rastro de combustible o grasa.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 42 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Limpieza del Terminal Portuario

Art. 134.- DP WORLD CALLAO y específicamente el patio, deberán mantenerse limpios y libres de desperdicios en todo momento. Es responsabilidad de cada uno de los empleados cumplir con este requerimiento.

Art. 135.- El equipo y herramientas que no estén en uso deberán ser retirados de las áreas de operación y retornados al almacén o colocados en un área libre de maquinarias y otros equipos en uso.

Art. 136.- El personal no arrojará basura y alentará a otros a que no lo hagan.

Art. 137.- Los derrames de aceite o grasa en la superficie del patio deberán limpiarse utilizando los medios adecuados. Los responsables del “trapeado” deberán asegurarse de que los materiales usados para absorber un derrame sean retirados también.

Art. 138.- Es deber del Supervisor de Operaciones que asiste a una inspección de verificación asegurarse de que no se generen desperdicios. Si el personal descarta descuidadamente envoltorios o material de aseguramiento, el agente designado deberá ser notificado por escrito de las reglas y se le advertirá que la reincidencia podría resultar en el impedimento de acceso para el personal o para el agente.

Art. 139.- Las barreras, cercas o cualquier otra forma de advertencia deberán ser retiradas cuando ya no sean necesarias.

Art. 140.- Los contenedores en los bloques deberán ser realineados cuando sea posible. Los Supervisores de Operaciones deberán efectuar revisiones periódicas e instruir a los operadores de los equipos que enderecen o realineen los contenedores incorrectamente apilados.

Art. 141.- Los contenedores no deberán ser desembarcados o apilados sobre superficies disparejas que puedan ocasionar deformación o movimiento por el peso de los contenedores apilados encima o causar un posible accidente.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 43 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 142.- No se utilizarán las vías como estacionamientos. Los vehículos estarán confinados en sus estacionamientos designados. Los Superintendentes de Operaciones y Supervisores de Operaciones deberán, como parte de su labor diaria, efectuar verificaciones in situ para asegurarse de que los vehículos tengan una razón legítima para detenerse en una vía.

Art. 143.- Los operadores de equipo de izado deberán estar al tanto del daño potencial que puede ocurrir debido al desembarco descuidado de contenedores en la superficie del patio.

Art. 144.- El equipo que no esté en uso deberá ser devuelto a su lugar habitual de estacionamiento. Los vehículos y equipos móviles se estacionarán, con los frenos puestos, y las llaves guardadas en la oficina correspondiente.

9. Terminales portuarios petroleros y/o naves especializadas

No aplica.

10. Acceso al uso de la infraestructura del Terminal Portuario

10.1. Descripción y Clasificación de las áreas del Terminal Portuario

Art. 145.- DP WORLD CALLAO ejerce el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se pueden brindar dentro de la IP, salvo los servicios portuarios de practicaje y remolcaje. En caso las Líneas Navieras lo soliciten, se permitirá a terceros de brindar los servicios portuarios básicos para el avituallamiento de víveres, agua y combustible, a las naves que se encuentren acoderadas a muelle, previa observancia de los Procedimientos aprobados por DP WORLD CALLAO.

Art. 146.- Las actividades en DP WORLD CALLAO se circunscriben a operaciones administrativas y de logística en tierra, operaciones de atraque y desatraque de naves, así como operaciones propias de embarque y descarga.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 44 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 147.- DP WORLD CALLAO dispone de los siguientes espacios claramente delimitados y señalizados:

- a) 01 estacionamiento ubicado en el área exterior del edificio administrativo para vehículos menores del personal propio, usuarios y clientes.
- b) 01 área de estacionamiento de vehículos internos, el cual se encuentra al costado del simulador y al frente de la zona de aforo.
- c) 01 área de estacionamientos de vehículos internos, el cual se encuentra al lado del edificio de amenidades.
- d) 02 subestaciones eléctricas principales y 13 subestaciones generadoras como fuentes de alimentación de emergencia. Además, se cuenta con 09 generadores eléctricos.
- e) 01 tanque cisterna de agua, con su correspondiente sistema de distribución, ubicado en el área administrativa y 01 cisterna de agua contra incendio ubicado en el área operativa.
- f) Áreas de seguridad restringidas, de acuerdo a lo estipulado en el Plan de Protección.
- g) DP WORLD CALLAO distribuye el patio de operaciones de acuerdo a la clasificación de la carga:
 - 03 área de almacenamiento de contenedores refrigerados, distribuida en 3 bloques de patio.
 - 01 área de aforo para almacenar contenedores que son inspeccionados por la Autoridad Competente o por disposición del cliente.
 - 01 área ubicada en la zona administrativa destinada como oficina para el personal de la APN, Superintendencia Nacional de Aduanas, Migraciones, SENASA, Sanidad Marítima, para los controles de competencia de dichas entidades.
 - 10 líneas de ingreso de contenedores, cada una con su balanza respectiva para pesaje, y 05 líneas de salida de contenedores, cada una con su balanza respectiva para pesaje.
 - 01 muelle de 1050 metros lineales.
 - Cerco perimétricos y puestos de vigilancia.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 45 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- Edificios y Oficinas destinadas a labores administrativas y a la atención del público.

10.2. Principios de Atención a Usuarios

Art. 148.- DP WORLD CALLAO en su calidad de administrador portuario, solicitará a la Línea Naviera, 36 horas antes del arribo de la nave, la información electrónica que contenga la cantidad de contenedores a descargar y cargar ordenados por siglas y números, tipo, estatus, categoría, peso, Puerto de Descarga.

Art. 149.- Todos los clientes que van a recepcionar y/o despachar contenedores en las instalaciones de DP WORLD CALLAO serán atendidos previa cita para su posterior asignación de fecha y hora. En ese sentido, los transportistas que ingresen a nuestras instalaciones minimizarán el tiempo de espera para ser atendidos.

Art. 150.- El ingreso y/o salida de contenedores de importación y exportación se hace a través de las citas que se generan en Dport, de acuerdo a disponibilidad, y que deben considerar los plazos establecidos para recepción y/o despacho de carga de una nave.

Art. 151.- Dentro de las 24 horas del arribo de la nave, la Agencia Marítima deberá enviar los siguientes datos para tramitar su ingreso por Puerta Principal:

- a) Nombre y/o Razón Social de la Línea Naviera que solicita el servicio.
- b) Nombre y/o Razón Social del Agente Marítimo responsable por el Servicio.
- c) Nombre y/o Razón Social de la Empresa del Servicio Portuario a realizar.
- d) Nombre completo y DNI del personal de las empresas de servicios portuarios, que deben encontrarse HABILITADOS para ingresar a DP WORLD CALLAO.
- e) Fecha y Hora estimada del Inicio y Fin del Servicio.
- f) SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud para ingresar a las instalaciones del DP WORLD CALLAO.
- g) Copia del Requerimiento del Servicio de la Línea Naviera.
- h) Portar DNI.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 46 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- i) El agente marítimo nombrará a un Supervisor de Operaciones responsable de las actividades, quien deberá permanecer mientras duren las operaciones.
- j) El personal que participe en las operaciones deberá contar con los Equipos de Protección Personal:
 - Botas de Seguridad
 - Casco de Seguridad
 - Mameluco reflectivo
 - chaleco Salvavidas
 - Guantes para hidrocarburos
 - Mascarilla con filtros de doble línea, para gases

Art. 152.- Las guías, requisitos, formatos para la prestación de servicios a usuarios se tienen a disposición del público en nuestra página web www.dpworldcallao.com.pe en la sección de Reglamentos y Procedimientos, los cuales son, sin que esta lista sea limitativa, solo enunciativa:

- a) Requisitos Generales de Acceso Servicios de suministro a la nave
- b) Servicios de descarga de residuos oleosos
- c) Reglamento de Acceso para Remolcaje y Practicaje
- d) Operaciones con Mercancía Peligrosa

10.3. Ingreso y Salida de vehículos de transporte de mercancía

Art. 153.- Todo vehículo y/o camión que transporte mercancías y/o esté destinado para este fin, debe seguir un procedimiento previo para ingresar a nuestro sistema y tener un registro en nuestra base de datos, que contendrá la siguiente información:

- a) Vehículo:
 - Copia de Tarjeta de Propiedad (tracto y carreta)
 - SOAT vigente
 - Póliza de seguro contra terceros
 - Inspección Técnica Vehicular vigente
- b) Conductor:
 - Brevete vigente

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 47 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- DNI vigente
- Certificado PBIP vigente
- Antecedentes Penales vigente
- Antecedentes Policiales vigente
- SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud vigente.

Art. 154.- La placa de las unidades de transporte deberá ser replicada en el techo de las cabinas de tal forma que pueda ser identificado por las grúas en el patio de contenedores. Los requerimientos mínimos de formato se encuentran en el Reglamento de Inscripción de Transportistas, a disposición en nuestra página web.

Art. 155.- Solo podrán ingresar al Terminal Portuario aquellas unidades de transporte que hayan cumplido con su inscripción formal y que además tengan cita para atención de servicio.

Art. 156.- Las unidades de transporte deberán llegar al Terminal Portuario dentro de la ventana de atención que su cita otorga.

10.4. Acceso y Utilización de las áreas del Terminal Portuario

Art. 157.- La señalización en DP WORLD CALLAO se diseñará con la finalidad de considerar los aspectos de seguridad para las operaciones portuarias, tránsito de los peatones, de los vehículos, de los equipos y de la carga, además de las áreas de estacionamiento dentro de la IP. Asimismo, se garantizará una adecuada preservación y operación de la señalización mediante la implementación de procedimientos de inspección y mantenimiento. Para ello, la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente tiene un plano de circulación peatonal y vehicular aprobado por la Gerencia.

Art. 158.- Para la señalización y delimitación de las Áreas de Almacenaje y movilización de Mercancías Peligrosas, se considerará lo estipulado en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

Art. 159.- La señalización de los accesos, tanto en DP WORLD CALLAO, como de las rutas de evacuación en casos de emergencia, se hará cumpliendo lo dispuesto en la Certificación de Seguridad de Defensa Civil.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 48 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 160.- La Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente tiene a su cargo la inspección continua del estado de las luminarias y señalización de todo el Terminal Portuario, a fin de garantizar la seguridad en el desarrollo de las operaciones portuarias.

10.5. Iluminación de Emergencia

Art. 161.- DP WORLD CALLAO se compromete en mantener una capacidad de energía eléctrica en función a las operaciones que se desarrollen, así como dictar las disposiciones necesarias para la elaboración, ejecución y supervisión del Plan de Mantenimiento Anual, con la finalidad de garantizar su correcta operación en caso de emergencia.

Art. 162.- DP WORLD CALLAO debe disponer, a través de la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, la adquisición e instalación de luces de emergencia en los pasillos de las edificaciones de DP WORLD CALLAO, así como en las oficinas que cumplen funciones de servicios a las actividades portuarias las 24 horas del día.

Art. 163.- La iluminación de emergencia en DP WORLD CALLAO debe cumplir con la Certificación de Defensa Civil.

Art. 164.- DP WORLD CALLAO dispone la elaboración del procedimiento de inspección y pruebas de la iluminación de emergencia del Terminal Portuario.

Art. 165.- DP WORLD CALLAO dispondrá de grupos electrógenos en cantidades suficientes para garantizar la iluminación de los accesos al Terminal Portuario en caso de apagones y de una posible falla en el sistema de distribución público.

10.6. Áreas restringidas, su acceso y utilización

Art. 166.- El área de Seguridad Civil tiene un Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP), el cual tiene detalladas las áreas restringidas del Terminal Portuario. Este PIIP se encuentra aprobado por la APN.

Art. 167.- DP WORLD CALLAO se encuentra permanentemente expuesta a diferentes tipos de siniestros, pudiendo ser estos causados por la

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 49 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

naturaleza o el hombre, provocados intencionalmente o de forma casual, con diversos niveles de intensidad; causando daños sobre las personas, infraestructura y otras instalaciones que afecten el normal desarrollo de las actividades portuarias. Por ello, la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, en conjunto con la Sub-Gerencia de Seguridad Civil, realizan la evaluación y análisis de estos riesgos. Asimismo, se cuenta con un Plan de Continuidad Operativa aprobado por la APN, para recuperar los servicios esenciales que brinda la terminal en el menor tiempo posible.

Art. 168.- La Certificación de Seguridad y Certificación de la Instalación Portuaria Especial, por parte de la APN, y los lineamientos, se basan en el Plan de Emergencia aprobado. Su elaboración, actualización, ejecución, monitoreo y control están a cargo de la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente y Sub-Gerencia de Seguridad Civil.

Art. 169.- El Plan de Emergencia elaborado por la Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente considera básicamente lo siguiente: sismos, tsunamis, inundaciones, incendios, explosiones, contaminaciones, derrames en mar o tierra, colisiones, varadura o hundimientos de naves, entre otros.

Art. 170.- El Plan de Emergencia elaborado por la Sub-Gerencia de Seguridad Civil considera básicamente lo siguiente: huelgas o paros, toma de instalaciones, atentados terroristas, polizontes, incautaciones, entre otros.

Art. 171.- Ambas gerencias programarán por cada siniestro, un ejercicio por lo menos una vez al año, el cual deberá realizarse con todo el personal o tripulación que labora o transita en el Terminal Portuario y que esté comprometida en cada uno de los casos.

Art. 172.- Cada Plan de Emergencia contiene instrucciones precisas y claras, así como, indica las personas participantes y ejecutantes responsables.

Art. 173.- Las gerencias antes mencionadas en coordinación con las diferentes Jefaturas tanto de la zona administrativa como operativa diseñarán el mapa de riesgo de la IP, el mismo que será de fácil comprensión y difundida convenientemente a todo el personal que

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 50 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

desempeñe actividades laborales tanto en la zona administrativa como en la zona operativa.

10.7. Ingreso / Salida / Utilización de maquinaria, equipo y material de trabajo propios y de terceros

Art. 174.- DP WORLD CALLAO en su condición de operador portuario, solicita las siguientes exigencias de cumplimiento a su personal interno, proveedores de servicios y clientes, en el acatamiento de sus procedimientos publicados en nuestra página web.

Art. 175.- DP WORLD CALLAO cuenta con un Reglamento que especifica los requisitos que deben cumplir los contratistas o proveedores para poder ingresar sus equipos al Terminal Portuario, dispuesto en nuestra página web.

Procedimiento de Ingreso de Proveedores:

Art. 176.- El límite de velocidad dentro del Terminal Portuario es de 30 km/h. La sugerida en las curvas es de 15 km/h.

Art. 177.- No se permite el uso de teléfonos celulares, radios u otro tipo de dispositivo de entretenimiento que impida la concentración al conducir en la IP.

Art. 178.- En el Terminal Portuario circularán Supervisores de Operaciones que también servirán de apoyo para aclarar cualquier duda o prestar ayuda en caso de que se requiera.

Art. 179.- Se deben respetar las señales de tránsito y el sentido de dirección al conducir. Las mismas están claramente marcadas en todo el Terminal Portuario.

Art. 180.- Al ingresar al Terminal Portuario se deben encender las luces frontales. La distancia mínima requerida de separación durante el desplazamiento entre un camión y otro es de 6 metros.

Art. 181.- Nunca estacione fuera de las áreas designadas.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 51 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 182.- Deberá conducir manteniendo el carril derecho y siempre esté pendiente del movimiento de vehículos en las vías adyacentes.

Art. 183.- Se debe disminuir la velocidad cuando se esté desplazando por curvas y zonas muy congestionadas.

Art. 184.- Debe mantenerse siempre dentro de la ruta de tráfico delimitada y asignada. NUNCA se debe cortar camino cruzando por la zona definida para contenedores.

Art. 185.- Siempre considere las condiciones del clima y reduzca la velocidad en situaciones de densa neblina, llovizna, etc.

Art. 186.- Siempre deténgase en las intersecciones y señales de advertencia.

Art. 187.- NUNCA adelante a otro camión a menos que esté estacionado o accidentado.

Art. 188.- NUNCA retroceda, o de ser necesario, solo se debe hacer con la ayuda de un Supervisor de Operaciones del Terminal Portuario

Art. 189.- Las vías transversales (desde la puerta hacia el final del Terminal Portuario) son consideradas “Vías Principales” y las Longitudinales (desde el muelle hacia los bloques) son consideradas “Vías Menores”.

Art. 190.- No está permitido llevar pasajero.

Art. 191.- Informar de inmediato al Supervisor de Operaciones de cualquier incidente o falla que se le presente.

Art. 192.- Está prohibido bajarse de los camiones, bajo ninguna circunstancia en el área de almacenamiento de contenedores. Si la asistencia es requerida, esta debe solicitarse a los Supervisores de Operaciones del Terminal Portuario.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 52 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 193.- No está permitido hacer reparaciones dentro del Terminal Portuario, salvo casos de emergencia y previa comunicación al Superintendente de Operaciones del Terminal Portuario.

Art. 194.- El cerrar / abrir los seguros de las plataformas y/o chasis se debe realizar en el área de balanza. NUNCA en el área de almacenamiento de contenedores durante la carga / descarga del camión.

Art. 195.- Ningún vehículo debe obstaculizar la zona de desplazamiento de las maquinarias. Está prohibido estacionar el camión en las vías de paso de las grúas de patio (RTGs).

Art. 196.- No conduzca debajo de carga suspendida.

Art. 197.- Los camiones externos no están permitidos de circular en el muelle ni debajo de las grúas de nave (pórtico).

Art. 198.- Está terminantemente prohibido ingresar al Terminal Portuario bajo los efectos de alcohol y/o cualquier otro tipo de sustancia. Si fuese sorprendido en estas circunstancias y/o en esta práctica, o si se resiste a tomar la prueba, será sancionado y no podrá volver a tener acceso a DP WORLD CALLAO. Personal interno realizará pruebas aleatorias de detección de alcohol y drogas.

Art. 199.- Elemento probatorio de que el vehículo cumple con los requerimientos de la revisión técnica.

Art. 200.- Transporte externo debe contar con seguro SOAT, tarjeta de propiedad, tarjeta de chasis, tarjeta de circulación, seguro contra terceros-riesgos.

Art. 201.- Todos los choferes deben haber realizado curso de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y haber participado en los talleres de inducción general de seguridad impartido por DP WORLD CALLAO.

Art. 202.- Nunca debe abandonar su vehículo con el fin de refugiarse bajo el chasis u otra parte del vehículo, maquinaria o pieza del equipo.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 53 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Art. 203.- Manténgase pendiente de las luces de advertencias, sirenas, campanas y las bocinas tanto de las grúas como de los camiones internos, grúa apiladora de contenedores (Reach stacker) y montacargas.

Art. 204.- Al momento de salir el camión, el personal de seguridad inspeccionará físicamente la unidad, en caso de detectar cualquier material, mercancía o cualquier otra cosa que sea de dudosa procedencia, se procederá dar parte al Jefe de Servicio de Seguridad y a las autoridades competentes.

Art. 205.- Mientras se encuentre en el Terminal Portuario, deberá usar el cinturón de seguridad, asimismo deberá tener cerca a usted su casco y chaleco reflectivo de seguridad para ser usado al momento de abrir/cerrar los seguros de la plataforma / chasis y/o durante la inspección del contenedor.

Art. 206.- Cumpla con el mantenimiento rutinario de su vehículo para disminuir la emisión de gases tóxicos y derrames de aceites y otros hidrocarburos.

Art. 207.- Está prohibido arrojar basura en el Terminal Portuario.

10.8. Declaración de Inoperatividad

Art. 208.- La declaración de la inoperatividad parcial y/o total del puerto será de responsabilidad del Gerente de Operaciones de DP WORLD CALLAO ante situaciones en donde la infraestructura pueda generar riesgos personales y/o materiales.

10.9. Restricción de Acceso en Caso de Emergencia

Art. 209.- El Sub-Gerente de Seguridad Civil, bajo circunstancias de emergencia debidamente justificadas, restringirá el ingreso y salida de personas, vehículos y mercancías hasta la llegada de la autoridad competente y/o hasta la eliminación de las causas que la originan.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 54 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

10.10. Condiciones para el uso de muelles

Art. 210.- Toda nave que requiera el uso de muelle debe contar con la representación de una Agencia Marítima que cumpla con las exigencias establecidas por los reglamentos de la APN y a su vez con las normas y reglamentos de DP WORLD CALLAO.

Art. 211.- Las naves deben estar dotadas con sus equipos de navegación y equipos de seguridad en perfecto estado.

Art. 212.- No se permitirá realizar trabajos de reparación en la nave los cuales afecten la integridad física del Terminal Portuario y/o pongan en riesgo la salud de sus trabajadores que afecten al medio ambiente y retrasen la estadía de la nave previamente programada.

11. Difusión de la información de la empresa

Art. 213.- Toda la información relacionada a la empresa y documentación necesaria se encuentra en nuestra página web: <http://www.dpworldcallao.com.pe>.

12. Auditoría Interna

Art. 214.- DP WORLD CALLAO implementa un Programa Anual de Auditorías como parte esencial de su Sistema Integrado de Gestión. Este programa se diseña para llevar a cabo tanto auditorías internas como coordinar auditorías externas, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las normas operativas establecidas. Las auditorías verificarán la adhesión a las normas de operaciones contenidas en la base legal del presente Reglamento.

Art. 215.- Además de planificar y ejecutar estas auditorías, se realiza un control de las medidas correctivas y se proponen mejoras continuas. Cabe destacar que el cronograma establecido para las auditorías puede ser modificado por DP WORLD CALLAO según se requiera para una evaluación continua y una mejora sistemática de los procesos internos. El siguiente cronograma podrá ser modificado por DP WORLD CALLAO, siendo en principio el indicado líneas abajo, el cual será presentado a la APN en la quincena del mes de diciembre de cada año:

		REGLAMENTO DE OPERACIONES				Página: Página 55 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001	

SISTEMA AUDITADO	Realizada por	Responsable	TIPO DE AUDITORIA	Frecuencia	Enero	Febrero	Mazo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Gestión de Calidad	AE	Calidad y Procesos	INTERNA	Anual												
Gestión de Calidad	AE	Calidad y Procesos	EXTERNA	Anual												
Revisión de requisitos legales	AE	Legal	INTERNA	Anual												
Gestión de Ambiental	AE	Seguridad y Medio Ambiente	INTERNA	Anual												
Gestión de Ambiental	AE	Seguridad y Medio Ambiente	EXTERNA	Anual												
Gestión de Protección	AE	Seguridad Civil	INTERNA	Anual												
Gestión de Protección	AE	Seguridad Civil	EXTERNA	Anual												
Gestión Antisoborno	AE	Sostenibilidad	INTERNA	Anual												
Gestión Antisoborno	AE	Sostenibilidad	EXTERNA	Anual												
PBIP	AE	Seguridad Civil	INTERNA	Anual												
Gestión de Seguridad (cumplimiento de la auditoría de SS)	AE	Seguridad y Medio Ambiente	INTERNA	Anual												
Gestión de Seguridad (APN)	AE	Seguridad y Medio Ambiente	EXTERNA	Anual												
Instalación Portuaria Especial (APN)	AE	Seguridad y Medio Ambiente	EXTERNA	Anual												

Leyenda:
 Auditores Externos AE
 Auditores Internos AI

Leyenda:
 Planificado
 Completado


13. Infracciones al Reglamento

13.1. Atención de Reclamos

Art. 216.- El Reglamento de Solución y Atención de Reclamos, es el que establece las normas y procedimientos que deberán seguir los usuarios de DP WORLD CALLAO para presentar sus reclamos en las materias que son de su exclusiva competencia, así como fijar los lineamientos bajo los cuales DP WORLD CALLAO brindará atención y solución adecuada a los reclamos formulados por los usuarios.

13.2. Infracciones y Sanciones

Art. 217.- El detalle de las sanciones correspondientes a cada tipo de infracción se ubica encuentra en el “REGLAMENTO INTERNO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE DP WORLD CALLAO” ubicado en nuestra página web.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 56 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ANEXO 01 – PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO

1. TRABAJO EN LA NAVE- COORDINACIÓN DE CARGA Y DESCARGA LO – LO

1.1 Propósito

- i. Detallar la secuencia de eventos a seguir durante el proceso de carga y descarga Lift-On, Lift Off - LoLo (levante vertical de carga y descarga).


1.2 Responsabilidad

- i. El Superintendente de Operaciones es responsable del turno y de recibir (del departamento de planificación) y disponer de las secuencias de carga / descarga / reestibas, incluyendo las operaciones relativas al muelle y la disposición del personal.
- ii. El Supervisor de Operaciones es responsable de asegurarse de que todas las actividades a bordo y en el muelle se ejecuten según lo programado y conforme a las políticas y normas de seguridad industrial.
- iii. El Gerente de Operaciones, Sub-Gerente de Operaciones y el Superintendente de Operaciones tienen la responsabilidad general de las operaciones llevadas a cabo en cada turno.
- iv. El Gerente de Operaciones y el Sub-Gerente de Operaciones son responsables de emitir y actualizar este procedimiento de operaciones.

1.3 Procedimiento

1.3.1 Carga / Descarga

- i. La secuencia de eventos al cargar y descargar contenedores u otro tipo de carga de naves Lo-Lo deberá seguir los procedimientos contenidos en los diagramas de flujo a continuación. Dichas

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 57 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

operaciones deberán tomar en cuenta los siguientes requerimientos adicionales, según corresponda.

- ii. Ningún contenedor deberá cargarse o descargarse con equipo de trincado que haya sido colocado o dejado en posición previamente, todo debe ser retirado previamente.
- iii. Al soltar los tensores y demás materiales de trinca, estos deberán ser retirados inmediatamente del área de trabajo y deben ser colocados en los compartimientos de la nave que son específico para su almacenamiento.
- iv. Contenedores Clase 1 no deberán descargarse sino hasta que esté presente la Brigada Contra Incendios para monitorear y escoltar la carga, la descarga / entrega debe ser directa.

1.3.2 Cargas

- i. Los siguientes requerimientos y precauciones adicionales deberán ser cumplidos cuando se lleve a cabo una operación de carga:
 - A no ser que el Oficial de guardia o primer oficial de la nave, indique lo contrario, los contenedores vacíos deberán cargarse encima de los contenedores llenos.
 - Cualquier cambio al programa de embarque, por la razón que sea, deberá ser previamente acordado y aceptado por el primer oficial de la nave.

1.4 Registros

- i. Copias de las secuencias de carga y descarga, planos, hojas de control, documentación de exportación – según corresponda, y reportes de final de turnos / cambios de guardias, novedades.

2. TRABAJO EN LA NAVE- CARGA Y DESCARGA RO – RO

2.1 Propósito

- i. Este procedimiento describe las acciones que se tomarán respecto a la carga y descarga de naves Ro-Ro.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 58 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

2.2 Responsabilidad

- i. El Superintendente de Operaciones es responsable del turno y de verificar la secuencia de carga / descarga, también de las operaciones en muelle y la disposición de personal.
- ii. Los Supervisores de Operaciones son responsables de asegurar que todas las actividades a bordo de la nave y en el muelle se lleven a cabo de acuerdo con el programa de carga / descarga y de acuerdo con reglas de Seguridad Industrial y ambiente.
- iii. El Gerente de Operaciones y el Sub-Gerente de Operaciones, tiene la responsabilidad general de las operaciones llevadas a cabo en cada turno.
- iv. El Gerente de Operaciones y el Sub-Gerente de Operaciones es responsable de emitir y actualizar este procedimiento de operaciones.

2.3 Procedimiento

- i. Las coordinaciones de trabajo varían según el operador de la nave y la configuración del mismo, y en particular de la operación del equipo de abordaje y los sistemas de trincado de carga. El Supervisor de Operaciones deberá asegurarse de estar al tanto de cualquier coordinación especial antes de iniciar operaciones de carga o descarga en una nave Ro-Ro.
- ii. La operación de descarga de una nave Ro-Ro deberá finalizar antes de comenzar con la carga.
- iii. Con las naves Ro-Ro combinados, la descarga y carga de contenedores podría permitirse. Los Supervisores de Operaciones deberán establecer y confirmar la secuencia de trabajo con el Primer Oficial de la nave antes de comenzar el turno.
- iv. Las rampas y cualquier otro dispositivo o tapa hidráulica no deberán ser operadas por personal del Terminal Portuario. El Supervisor de

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 59 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Operaciones deberá solicitar que el oficial de guardia de la nave lleve a cabo todas aquellas operaciones con su tripulación.

- v. Bajo ninguna circunstancia se permitirá el acceso de trabajadores o equipo portuario a la nave antes de que la rampa se encuentre firmemente posicionada.

2.4 Registros

- i. Listados de Descarga, Listados de Carga, Hojas de Control, Planos de Estiba, documentación de exportación, recibos de carga, Reportes de Fin de Turno.

3. TRABAJOS EN LA NAVE – PLANTA & EQUIPOS

3.1 Propósito

- i. Para establecer requisitos con respecto a las precauciones y verificaciones que se llevarán a cabo antes, durante y después de la operación del Terminal Portuario y los equipos utilizados en las operaciones de carga y descarga.
- ii. Para una operación segura se deberán tomar en cuenta las recomendaciones de los fabricantes, revisiones y precauciones, junto con cualquier instrucción contenida en los manuales técnicos respectivos que detallan la operación del equipo.

3.2 Responsabilidad


- i. Las responsabilidades de las diversas verificaciones y precauciones se establecen en el procedimiento detallado a continuación.
- ii. El Gerente de Operaciones es responsable de los contenidos, la emisión y actualización de este procedimiento.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 60 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

3.3 Procedimiento

3.3.1 Grúas Pórtico

- i. La responsabilidad por la operación segura de las grúas pórtico es del Supervisor de Operaciones asignado para el trabajo en la nave, asegurando que se opere la grúa dentro de los límites para trabajo seguro y según las prácticas de trabajo establecidas. Dicha responsabilidad se extiende al traslado de la QC a lo largo de muelle.
- ii. El boom de la grúa deberá estar completamente levantado siempre que la grúa pórtico tenga que pasar por la superestructura de la nave.
- iii. El Supervisor de Operaciones y Asistentes de Estiba verificarán que el muelle no presente obstrucciones y que sea seguro mover la grúa antes de dar instrucciones al Operador para comenzar el movimiento. El Operador de QC deberá también asegurarse de que es seguro maniobrar antes de iniciar el movimiento.
- iv. El Operador de QC, deberá acceder a la grúa sólo por las vías aprobadas y no permitirá el traslado de “pasajeros” en la cabina de la grúa a menos que haya un personal en capacitación o certificación.
- v. El Operador de QC siempre deberá asegurarse de que los 4 twislocks estén enganchados en las tapas de las bodegas que deben ser colocadas en el back reach o en los contenedores antes de iniciar el izado, deben observar las señales del spreader.
- vi. Los Operadores de QC deben izar la tapa de la bodega unos 10 cm para comprobar que las mismas estén libres de enganches, si hubiera un sobrepeso quiere decir que la tapa esta con algún seguro cerrado; si está todo libre pueden izar la tapa normalmente. Antes de izar la tapa se debe contar con un guía con radio para verificar visualmente que esté libre de obstáculos sin seguro o trinca e impedir que alguien transite cuando se está izando la tapa.
- vii. En el caso de se esté presentando una falla, el Operador de QC deberá detener el trabajo inmediatamente e informar al Supervisor de Operaciones. Un representante de Ingeniería deberá ser llamado

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 61 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

para corregir cualquier falla. Bajo ninguna circunstancia personal no calificado deberá intentar corregir una falla. El Supervisor de Operaciones deberá registrar cualquier periodo de parada de la grúa pórtico.

- viii. Cuando esté detenida y no se le haya asignado trabajo en la nave, el Supervisor de Operaciones deberá asegurarse de que la grúa pórtico esté correctamente anclada y asegurada. Durante los recesos o cambios entre los turnos, los motores de la grúa deberán ser detenidos, y la cabina de la grúa cerrada.

3.3.2 Uso de vigas “spreader”

- i. Como regla general, sólo los “spreaders” telescópicos operados hidráulicamente deberán ser utilizados con las grúas pórtico. En el caso de que la operación hidráulica falle o no sea efectiva, el Operador deberá interrumpir operaciones inmediatamente y el Supervisor de Operaciones deberá llamar a un representante de Ingeniería. De no poder ser reparado se procederá a cambiar por otro spreader similar, se cuenta con 02 spreader de repuesto para las grúas pórticos.
- ii. Los spreader manuales o fijos podrán ser usados solo en casos de emergencias y con la respectiva autorización por parte del Gerente, Sub-Gerente de Operaciones. Solo serán usados en las grúas de la nave nunca en la grúa pórtico. Deberá tomarse en cuenta de que este tipo de “spreader” tiene importantes restricciones en cuanto a operatividad y rendimiento.
- iii. El cambio de los “spreaders” deberá llevarse a cabo en el muelle, por parte de personal autorizado y calificado, bajo la supervisión del ingeniero de servicio en el Terminal Portuario, estando presente el Supervisor de Operaciones. Los “spreaders” que no estén en uso deberán ser retirados a un lugar seguro lejos del área de trabajo.
- iv. El adaptador o equipo especial (OHA por sus siglas en ingles) para carga sobredimensionada se usarán cuando un contenedor sea sobre alto, o cuando se vea que la carga sobresale del extremo superior del corner del contenedor. Adaptador para carga

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 62 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

sobredimensionada deberá estar encrochado al “spreader” de la grúa pórtico en las mismas condiciones especificadas para el enganche de un contenedor, es decir, los 4 twislock cerrados más sus 4 ganchos debidamente cerrados. En los casos en que se usen cables y ganchos, éstas deberán adosarse al “spreader” en el muelle antes de posicionarlas sobre la carga a izar.

- v. El uso de flipper en el “spreader” no es obligatorio, siempre que el Operador de la grúa pose suavemente el spreader y debe evitar golpear el techo del contenedor y dañar el “spreader”.
- vi. Los límites de carga segura deberán estar marcados claramente en todos los “spreaders” o dispositivos de izado. Cuando no sea factible marcar dichos equipos, los límites de carga segura deberán estar registrada en una etiqueta o placa adherida al mismo.
- vii. El izado de carga general o cargas pesadas deberá llevarse a cabo bajo estricto control del Supervisor de Operaciones, y, los cables de acero u otros materiales de izado deberán estar aseguradas al “spreader” de la grúa pórtico en las formas aprobadas y sólo desde los puntos diseñados para dicho uso. Bajo ninguna circunstancia se atarán sogas o cuerdas al “spreader” de modo que se resbalen o muevan al tomar la carga. El Supervisor de Operaciones deberá asegurarse de que los cables o cuerdas de izado sean capaces de tomar la carga propuesta y de que el izamiento estará dentro de los límites de carga segura del equipo en cuestión.
- viii. En ningún momento se permitirá transportar al personal en un spreader durante su operación normal; para estos casos de izado de personal deberán ser usadas las cestas de seguridad (Safety Cage) de las cuales cada grúa posee una en su parte posterior y son específicas para tal fin.

3.3.3 Descargar y cargar tapas (hatch covers)

- i. Las tapas de bodega sólo las abrirá y cerrará personal de la nave. En ninguna circunstancia el personal del Terminal Portuario operará equipos de la nave que no sean grúas de a bordo (Vessel Gears) y

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 63 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

estas serán usadas solo en caso de emergencias y con la debida autorización del Gerente, Sub-Gerente de Operaciones.

- ii. Es responsabilidad del Supervisor de Operaciones todos los movimientos de tapas de bodegas y debe asegurarse de que todo el equipo de trincado o desperdicios han sido retirados de la tapa antes de ser izada.
- iii. En el caso de que la tapa deba colocarse en tierra, el Supervisor de Operaciones se asegurará de que todo equipo de trincado dejado sobre la tapa sea removido y no interfiera con el desembarco seguro y almacenamiento de la tapa. El Asistente de Estiba se asegurará de que el lugar de desembarco esté libre de obstrucciones o desperdicios, dicho lugar, obligatoriamente debe ser el Back Reach de la grúa.
- iv. Como regla general, las tapas deberán colocarse en tierra, en el back reach de la grúa que la descargue, allí es el sitio donde menos problemas trae a la operación de carga/descarga
- v. Las tapas no llevadas a tierra sino colocadas arriba de una tapa adyacente están sujetas a las mismas verificaciones listadas en el punto 3.3. Dichas verificaciones las llevará a cabo el Supervisor de Operaciones.
- vi. El Supervisor de Operaciones o chequeador deberá primero obtener autorización del oficial de guardia de la nave para levantar una tapa, Es deber del oficial de guardia asegurarse de que todos los dispositivos de seguridad hayan sido retirados.
- vii. Sin importar la grúa que se use, el operador de la grúa se asegurará de usar los puntos de izado correctos y de que todos (4) twislocks estén adecuadamente enganchados antes de izar la tapa, debe observar las señales de luz del spreader.
- viii. Al reembarcar las tapas, se deberá tener cuidado que la posición a embarcarse sea la correcta, que cada tapa sea colocada en su posición original. El Supervisor de Operaciones o chequeador deberá revisar lo antes mencionado y asegurarse que quedo bien colocada,

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 64 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

también deberá avisar al oficial de guardia para que proceda a colocar los dispositivos de aseguramiento.

- ix. El tiempo que tome cada maniobra de tapas y la cantidad de las mismas deberá ser registrado por el Supervisor de Operaciones.

3.4 Registros

- i. El Supervisor de Operaciones deberá conservar los registros de todos los desperfectos, registros de falla de equipos, los ingenieros que atiendan una avería, tiempo usado para reparar la falla.
- ii. El Supervisor de Operaciones registrará, en el reporte de novedades, el tiempo usado para solventar el problema y lo registrará como un retraso.


4. TRABAJO EN LA NAVE – LIBERACIÓN DE UN CONTENEDOR ATASCADO

4.1 Propósito

- i. El propósito de este procedimiento es establecer los pasos para liberar un contenedor atascado en las celdas de una bodega.

4.2 Responsabilidad

- i. El Supervisor de Operaciones deberá tomar el control y responsabilidad general en primera instancia de la liberación de un contenedor que se ha atascado en las celdas. Esta responsabilidad podrá ser transferida formalmente al departamento de Ingeniería si los intentos inmediatos no resuelven la situación y resultan no efectivos.
- ii. En el caso de transferir la responsabilidad a ingeniería, un ingeniero senior asumirá el control y la responsabilidad por las acciones llevadas a cabo.
- iii. Sin importar quién sea la persona a cargo, se deberá tener debido cuidado y consideración en todo momento con respecto a la salud y

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 65 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

seguridad de todos los involucrados en el proceso de liberación. El proceso de liberación se deberá llevar a cabo en forma clara y lógica, ejerciendo control estricto en todo momento.

- iv. La responsabilidad por el contenido, y la actualización de estas instrucciones es del Gerente de Operaciones.

4.3 Procedimiento

- i. En el presente documento se detallan las acciones en el caso de que el contenedor se atasque en las guías o celda de una nave. Dichos incidentes constituyen un gran peligro para el personal y los Supervisores de Operaciones deberán tomar control inmediato de la situación y tomar acciones para proteger a todo el personal cercano, dando instrucciones de que los trabajadores se alejen considerablemente de la bodega afectada.
- ii. Todas las acciones correctivas propuestas deberán ser cuidadosamente pensadas antes de ser puestas en marcha.
- iii. El Gerente de Operaciones y el Sub-Gerente de Operaciones deberán tomar en consideración los contenidos de los reportes de incidentes de una semana antes de la ocurrencia.

4.4 Registros

- i. Los reportes de incidentes y reportes de accidentes deberán ser envidados al finalizar cada turno de trabajo en la nave.

5. ASEGURAMIENTO DE CONTENEDORES DE CARGA

5.1 Propósito

- i. Establecer los requisitos respecto al aseguramiento y liberación de contenedores y carga y las principales precauciones durante las operaciones de carga y descarga.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 66 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

5.2 Responsabilidad

- i. La responsabilidad mayor del aseguramiento de contenedores y carga la tiene el Primer Oficial de la nave.
- ii. La responsabilidad general de asegurar que se cumple con los requerimientos de la nave es del Supervisor de Operaciones.
- iii. El Asistente de Estiba es responsable de asegurarse de que los dispositivos de aseguramiento estén correctamente instalados y puestos conforme a los sistemas de aseguramiento provistos por la nave (trincado).

5.3 Procedimiento General

- i. Los peligros a los que se exponen los miembros de las cuadrillas de trincado/destrincado son considerables. Sin embargo, éstos pueden reducirse significativamente siguiendo buenas prácticas laborales y usando el equipo de seguridad para trabajos en alturas, entregado.
- ii. Aunque parezca que las naves totalmente celulares presentan menos riesgos – dado que usualmente no hay requerimiento de trincado debajo de la cubierta – estas naves tienden a cargar más contenedores en cubierta, aumentando significativamente el riesgo de accidentes o lesiones. Los miembros de la cuadrilla de trincado siempre deben estar alertas y no sólo cuidar de su propia seguridad, sino de la seguridad de sus compañeros que trabaje en la misma área.
- iii. El aseguramiento defectuoso o los dispositivos de aseguramiento defectuosos deben reportarse al oficial de guardia y NUNCA se deben usar. Deberán colocarse en el recipiente para artículos defectuosos o retirados completamente de la escena de trabajo.
- iv. Desde enero de 1998, la legislación internacional (y las reglas de Sociedades Clasificadoras) exige a las naves que tengan abordó un manual de aparejos aprobado que detalle los sistemas aprobados y los equipos que se deben usar.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 67 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- v. El Supervisor de Operaciones y estibadores deben familiarizarse con el plan de trincado y los dispositivos que se usan en la nave, antes de comenzar el trabajo. De haber alguna duda, deberá consultar con el oficial de guardia de inmediato.
- vi. Con respecto a la carga suelta o que no esté en contenedores, hay muchas opciones de aseguramiento disponibles, y el sistema y los medios adoptados dependerán de cómo se estibe la carga, el tipo de nave y la ubicación de la carga. El Supervisor de Operaciones no sólo deberá usar su propia experiencia, sino también la de los oficiales de cubierta de la nave para determinar la forma más efectiva de asegurar dicha carga.
- vii. Las fuerzas dinámicas que actúan en una nave – y su carga- cuando la nave se encuentra navegando con mal tiempo, pueden ser muy destructivas y fácilmente subestimadas. Se deberá aplicar trincado para contrarrestar fuerzas no sólo ejercidas lateralmente, hacia arriba y abajo, sino en dirección de proa y popa. También las tensiones surgidas de la combinación de fuerzas de aceleración y desaceleración.
- viii. El trabajo de la cuadrilla de estibadores puede tener un efecto en el desempeño de la nave en forma de retrasos por demoras al trincar/destrincar; este trabajo debe ser realizado con seguridad y rapidez.
- ix. Bajo ninguna circunstancia se permitirá que los miembros de la cuadrilla de trincado trabajen adyacentes a bodegas abiertas.
- x. Todos los miembros de la cuadrilla de trincado deberán usar ropa protectora en todo momento – chalecos de alta visibilidad, cascos con barbiquejo, zapatos de seguridad y safety cage con sus arneses para trabajos en altura.

5.3.1 Prácticas de Trabajo – liberación de twislocks

- i. Los contenedores de líneas superiores generalmente se aseguran por medio de twislocks y deberán ser liberados utilizando un actuador o varilla de destrinca. Cuando los contenedores no puedan ser

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 68 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

liberados con este método y estén ubicados en posiciones elevadas (tiers muy altas), el personal deberá usar las cestas de seguridad (Safety Cages) siguiendo el procedimiento respectivo.

- ii. Tener cuidado cuando se liberen twislocks que se hayan colocado mal – no siempre evidente desde la cubierta. El personal asignado para liberar los twislocks deberá familiarizarse con este tipo de trabajo.
- iii. Establecer si se han usado twislocks manuales y dónde han sido colocados para advertir que se pueden caer al ser izado el contenedor.
- iv. Al trabajar en naves no celulares, el Supervisor de Operaciones deberá identificar el sistema de trinca bajo cubierta y establecer el tipo de conectores usados para asegurar los contenedores a la estructura de la nave, ya que esto podría demandar mano de obra adicional y la adopción de un patrón de descarga en particular, no evidente a partir del plano de estibas.
- v. Al trabajar en altura, encima de los contenedores, el personal deberá seguir y estar completamente familiarizado con las instrucciones de seguridad contenidas en el reglamento de trabajos en alturas.
- vi. Se deberá tener cuidado al manipular tensores para evitar lesiones al personal al ser soltados, incluso desde una altura relativamente baja.
- vii. Para garantizar la seguridad durante las operaciones de estiba, es esencial que todos los miembros de la cuadrilla de estibadores mantengan una distancia mínima de seguridad de tres filas (row) de contenedores hacia el lado mar desde su posición de trabajo activa. Además, es imperativo que eviten situarse bajo cualquier carga que esté siendo suspendida. Estas medidas son cruciales para prevenir accidentes y asegurar la protección del personal frente a riesgos asociados con el movimiento inesperado o la caída de contenedores.
- viii. Los tensores liberados deben colocarse en recipientes adyacentes en la cubierta de la cual se han removido y no deben dejarse de modo

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 69 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

que inadvertidamente caigan dentro de la bodega o se vayan en una tapa.

- ix. Respecto de la liberación de contenedores: Se deberá tener mucho cuidado al trabajar bajo cubierta en naves no celulares, ya que el riesgo de accidentes es significativamente mayor debido a la ruta de acceso más complicada, al número de espacios vacíos, y al esfuerzo adicional requerido para liberar los dispositivos de aseguramiento. El Supervisor de Operaciones es responsable de establecer los medios aprobados de acceso / salida y de asegurar su uso por parte del personal de la cuadrilla de trincado.
- x. Se dará prioridad a la liberación de contenedores de línea superior en bodega, ya que los programas de trabajo generalmente requieren que los contenedores sean descargados línea por línea. El Supervisor de Operaciones deberá establecer la secuencia requerida y notificar al personal asignado para llevar a cabo la tarea.
- xi. Las trincas liberadas de los contenedores o la carga estibada bajo cubierta se colocarán en recipientes u otros recipientes y retirados en forma segura del área de trabajo.
- xii. A excepción de ciertos tipos de twislocks que se pueden colocar antes de cargar el contenedor, en el caso de los semiautomáticos, los dispositivos de trincas no deben ser bajados de la nave.

5.3.2 Prácticas de Trabajo

- i. El Supervisor de Operaciones deberá obtener del Primer Oficial u Oficial de Guardia el plan de trincado de la carga y los contenedores, antes de comenzar la carga.
- ii. Al examinar el programa de carga y los patrones de trincado, el Supervisor de Operaciones podrá estimar los requisitos de los dispositivos de aseguramiento y emitir instrucciones para reposicionar equipos anticipándose a la demanda esperada.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 70 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- iii. Los dispositivos de trinca (twist locks, tensores, varillas de trinca) deberán aplicarse a medida que progrese la carga y se pueda trabajar con seguridad.
- iv. El personal que trabaje en la trinca/destrinca debe manipular correctamente las varillas de trinca y trabajar siempre en pareja observándose en todo momento a fin de no causar una lesión al compañero y manipulando correctamente la llave.

5.3.3 Aseguramiento de contenedores especiales

- i. Las coordinaciones para el trincado deberán compensar cualquier reducción en la fuerza del contenedor, y a la vez asegurar que la carga esté segura.
- ii. En el caso de flatracks o plataformas que no se puedan trincar como los contenedores comunes, el Supervisor de Operaciones debe usar su experiencia o en todo caso consultar al Oficial de Guardia o Primer Oficial.

5.3.4 Aseguramiento de la carga suelta o no contenedorizada

- i. El Supervisor de Operaciones deberá identificar toda la carga que no esté en contenedor para asegurarla y coordinar que el equipo de aseguramiento esté disponible. Siempre que sea posible, aseguramiento de carga que no esté en contenedor.
- ii. El Supervisor de Operaciones también deberá tomar en cuenta la ubicación de la estiba ya que esto también podría tener consecuencias en cuanto al tipo de equipos necesarios.
- iii. Cuando la carga se ubique en contenedores de plataforma, el Supervisor de Operaciones se asegurará que los espacios entre contenedores sean rellenados con madera. Podría necesitarse piso de madera si la carga es tal que su masa debe disiparse.
- iv. La carga que no está en contenedores y estibada bajo cubierta no deberá asegurarse a las celdas o guía dado que dichas estructuras no están diseñadas para soportar tensiones horizontales. Se podrían

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 71 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

usar las vigas intercostales longitudinales. Los laterales de los contenedores adyacentes no deberán usarse ya que son débiles y los contenedores podrían moverse durante el viaje. Se podrá lograr aseguramiento adicional mediante el uso de soportes de apuntalamiento entre las brazolas de la carga y la escotilla.

- v. Generalmente, la carga que no está en contenedor deberá asegurarse al flatrack o plataforma sobre los cuales ha sido colocada. La carga que no está en contenedores que se estibe a cubierta deberá asegurarse de la misma forma que la de bajo cubierta.
- vi. Para la carga que no está en contenedores ubicada en la tapa, el patrón de peso de la carga deberá verificarse antes de cargar para asegurarse de que no exceda el máximo correspondiente a la que soporte la tapa o cubierta. Se deberá usar madera para esparcir la carga de modo tal que no se exceda el máximo de carga de la nave.
- vii. La tapa o los obstáculos que sobresalen, como las juntas de cubierta, pernos, tuberías, etc., deberán tomarse en cuenta y deberán ser cubiertos por una falsa cama que permita que la carga se mantenga en posición adecuada.

5.3.5 Aseguramiento / liberación de cargas Ro – Ro

- i. Se deberán aplicar dispositivos de aseguramiento a una nave Ro-Ro conforme al manual de sistemas de aseguramiento de la nave y los requerimientos establecidos arriba, incluyendo la comunicación con el Supervisor de Operaciones y el Primer Oficial.
- ii. La carga llevada bajo cubierta en las cubiertas Ro-Ro varía considerablemente y los sistemas de aseguramiento están diseñados para compensar las variaciones de los tipos de carga.
- iii. Generalmente, la carga móvil es estibada en proa y popa, sin embargo, este no es el caso con contenedores estibados bajo cubierta, ya que estos podrían ser estibados tanto en proa como en popa y en dirección contraria a la nave.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 72 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- iv. Al aplicar cables a la carga móvil, se deberá usar todo dispositivo de freno en los vehículos, además de restricciones externas. Los cables deberán estar adheridos a los puntos de elevación o estiba aprobados, ya que éstos están diseñados para calzar en la cadena SWL.
- v. Los tensores de liberación rápida usados para asegurar vehículos ligeros deberán estar adosados como para sostener firmemente la carga, pero no tan firmemente que la dañe.
- vi. Se deberá aplicar cables de modo que la parte sometida a tensión no esté obstruida.
- vii. El Supervisor de Operaciones deberá inspeccionar toda carga Ro-Ro cargada a soportes o mafis en el muelle, para asegurarse de que la carga haya sido asegurada satisfactoriamente.
- viii. En caso de duda – duplicar los cables.
- ix. Equipo de aseguramiento y herramientas – operación y precauciones
- x. El Supervisor de Operaciones inspeccionará todas las escaleras proporcionadas por la nave (por el almacén del Terminal Portuario) para asegurarse de que no estén dañadas y estén aptas para su uso).
- xi. Al ajustar pernos y tornillos, se deberá tener cuidado de no “sobre ajustar” ya que esto puede aumentar la tensión en los cables y por ende reducir su carga funcional.
- xii. Los tensores no deben ser excesivamente apretados ya que puede reducir su sistema seguro de trabajo. Todos los cables sobrantes deberán ser recogidos del área de trabajo inmediatamente después de terminar el trincado/destrincado.

5.4 Registros

- i. El Supervisor de Operaciones llevará un registro del trabajo llevado a cabo a bordo de cada nave y un resumen del mismo, y los enviarán

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 73 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

al Superintendente de Operaciones al final de cada turno/finalización del trincado.

- ii. El Primer Oficial (o el oficial de Guardia si el Oficial Jefe se encuentra ausente) firmará indicando la finalización del aseguramiento a satisfacción del comando de la nave, incluyendo el cumplimiento con los requerimientos de sistema de la nave. Dicha copia firmada será guardada en la carpeta de la nave y archivada.
- iii. Órdenes de liberación, hojas de movimientos, tarjetas "T", y copias de EIR retenidas por el centro de control durante 12 meses, para luego archivarlas.

5.5 Procedimiento

- i. El Supervisor de Operaciones llevará un registro del trabajo llevado a cabo a bordo de cada nave y un resumen del mismo, y los enviarán al Superintendente de Operaciones al final de cada turno/finalización del trincado.
- ii. El Primer Oficial (o el oficial de Guardia si el Oficial Jefe se encuentra ausente) firmará indicando la finalización del aseguramiento a satisfacción del comando de la nave, incluyendo el cumplimiento con los requerimientos de sistema de la nave. Dicha copia firmada será guardada en la carpeta de la nave y archivada
- iii. En el presente documento se indican los diversos requisitos y actividades a seguir cuando se entreguen contenedores o carga interna a trailers desde naves Ro-Ro.
- iv. No se transferirá contenedor a un importador/receptor, a no ser que las órdenes de liberación contengan un sello de liberación autenticado de aduanas. Además, personal de la caseta deberá asegurarse de que se han pagado todos los derechos, o que se ha asegurado el pago mediante acuerdos de crédito.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 74 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ANEXO 02 – SUMINISTRO A LAS NAVES A CARGO DE LAS AGENCIAS MARÍTIMAS

Requisitos que debe cumplir el Agente Marítimo contratado por la Línea Naviera para inscribir a la Empresa que preste servicios en las Instalaciones de DP WORLD CALLAO:

a) El Agente Marítimo para registrarse como prestador de servicios en DP WORLD CALLAO, debe presentar la siguiente documentación de las Empresas de Servicios Portuarios a la Oficina de Seguridad de DP WORLD CALLAO:

- i. Solicitud dirigida a DP WORLD CALLAO, suscrita por el representante legal del Agente Marítimo, presentado a la o las empresas que brindan el Servicios a las Líneas Navieras. Esta solicitud deberá indicar nombre y apellidos, documento de identidad o razón social, domicilio, número de Registro Único de Contribuyente, teléfono, fax y correo electrónico, así como el nombre y número de contacto de el o los agentes responsables de monitorear los servicios que brinde las empresas a través de la Agencia Marítimas de DP WORLD CALLAO.
- ii. Deberá adjuntar a la solicitud los siguientes documentos de la Empresa que Brinda este Servicio Portuario:
 - Copia de la licencia otorgada por la APN a la Empresa que Brinda el Servicio.
 - Copia del Certificado de Matrícula de la embarcación o Vehículo con el que realizará el servicio.
 - Copia del Seguro contra terceros.
 - Copia del Seguro de Contaminación.
 - Datos de las personas que realizarán el servicio:
 - Nombre y Apellido.
 - Copia de DNIs.
 - Teléfono de contacto.
 - Tipo de Sangre.
 - En caso sea Prácticos, Copia del Documento de Acreditación del practico.
 - Copia del Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo (SCTR Salud y Pensión).
 - Antecedentes penales y judiciales

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 75 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- Copia de los cursos de acuerdo con la RAD 0025-2024-APN-DIR brindados por una institución reconocida por la APN.
 - iii. Se deberá coordinar con la Oficina de Seguridad la Inducción General de Seguridad de DP WORLD CALLAO.
 - iv. Con la Información requerida el Personal se encuentra HABILITADO a ingresar a las instalaciones de DP WORLD CALLAO.
- b) Con 24 horas antes del arribo de la nave, el Agente Marítimo, informará a DP WORLD CALLAO por medios electrónicos el requerimiento para la prestación del servicio. Dicha información deberá incluir lo siguiente para el trámite correspondiente en Puerta:
- i. Nombre y/o Razón Social de la Línea Naviera que solicita el servicio.
 - ii. Nombre y/o Razón Social del Agente Marítimo responsable por el Servicio.
 - iii. Nombre y/o Razón Social de la Empresa del Servicio Portuario a realizar.
 - iv. Nombre completo y DNI de trabajadores HABILITADOS.
 - v. Fecha y Hora estimada del Inicio y Fin del Servicio.
 - vi. SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud.
- c) Para ingresar a las instalaciones del DP WORLD CALLAO:
- i. Portar DNI y/o Pasaporte
 - ii. El personal que participe en las operaciones deberá contar con los Equipos de Protección Básicos.
 - iii. Botas de Seguridad.
 - iv. Casco de Seguridad.
 - v. Chaleco Reflectivo de Seguridad.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 76 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- vi. Chaleco Salvavidas.
 - vii. El personal ingresará por el Edificio Administrativo donde se harán las coordinaciones para el ingreso al área operativa. Solo en casos que el Servicio lo Amerite el ingreso de los vehículos del Servicio se realizará por la puerta principal de acceso de camiones, este vehículo deberá contar con la Revisión Técnica Vehicular y con el seguro contra Terceros.
 - viii. El personal SOLO podrá movilizarse dentro de la Zona Operativa en los Vehículos de movilización interna de DP WORLD CALLAO el mismo que recorre los paraderos preestablecidos para tal fin, ESTA PROHIBIDO el paso de Peatones en el área Operativa.
- d) Son causales de suspensión por DOS (02) meses de la HABILITACION para ingresar a las instalaciones de DP WORLD CALLAO:
- i. Infringir hasta DOS (02) veces durante un año las normas de seguridad preestablecidas en el Terminal Portuario y mencionadas en la Inducción General de Seguridad.
- e) Son causales de INHABILITACION permanente para ingresar a las instalaciones de DP WORLD CALLAO:
- i. Tener hasta DOS (02) suspensiones en el lapso de un año.
 - ii. Exponerse o exponer a los usuarios del Terminal Portuario a situaciones de alto riesgo.
 - iii. Exponer al Terminal Portuario a una situación de riesgo y vulnerar los procedimientos de Seguridad y Medio Ambiente y/o de Protección.

Estos procedimientos en los literales d) y e) han sido aprobados por DP WORLD CALLAO mediante los siguientes documentos:

- Requisitos para Empresas de Transporte de Suministros y Servicios a la Nave (Aprobado por DP WORLD CALLAO y publicado en la página web).
- Requisitos para Agencias de Aduanas que brindan Rancho de Nave (Aprobado por DP WORLD CALLAO y publicado en la página web).

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 77 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Estos documentos se encuentran publicados en la página web de DP WORLD CALLAO.

1. CASOS ESPECIALES ESPECÍFICOS

Para el caso del Servicio Cambio de tripulantes:

- i. DP WORLD CALLAO sólo permitirá la salida de los tripulantes que sean validados por Migraciones y Aduanas.
- ii. DP WORLD CALLAO sólo permitirá el ingreso de los tripulantes a la nave si han sido validado por Migraciones, es potestad de Aduanas la inspección del equipaje. Estos tripulantes deberán cumplir con la política de alcohol y drogas del Terminal Portuario, asimismo deberá cumplir con la inspección de acuerdo a lo estipulado en el Código PBIP.

Para el caso de Avituallamiento:

- i. DP WORLD CALLAO permitirá realizar el servicio al final de las operaciones con la nave (movimiento del último contenedor), no durante las operaciones.

Salida al médico:

- i. En caso la Línea Naviera solicite al agente el servicio de atención médica, previo permiso de Migraciones, se permitirá el ingreso de la ambulancia contratada por el agente.
- ii. Esta ambulancia será acompañada permanentemente con un vehículo del Terminal Portuario y se harán las coordinaciones para el despeje de la vía de evacuación.

Requisitos que debe cumplir el Agente Marítimo para inscribir a la Empresa Recolectora que presta servicios en el Muelle Sur:

- a) Registrarse como prestador de servicios en el Muelle Sur, presentando la siguiente documentación de la Empresa Recolectora a DP WORLD CALLAO:
 - i. Copia de la licencia otorgada por la APN al Recolector.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 78 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- ii. Recibir la Inducción General de Seguridad de DP WORLD CALLAO.
 - iii. Certificado anual de prueba de la presión hidrostática de la manguera.
 - iv. Certificado comercial de fabricación de manga.
 - v. Seguros contra terceros y otros.
 - vi. De acuerdo a la actividad y duración se solicita un examen médico que puede tener validez hasta 6 meses.
 - vii. El Agente que solicita el servicio deber enviar el registro de la APN de la lancha, remolcador, artefactos flotantes, camiones, según corresponda.
- b) Con 36 horas antes del arribo de la nave, informará a DP WORLD CALLAO, por medios electrónicos el requerimiento para la prestación del servicio a través de los correos electrónicos:

DPWC.Accesos@dpworldcallao.com.pe,
DPWC.Identificaciones@dpworldcallao.com.pe
Callao.Safety@dpworldcallao.com.pe

Dicha información deberá incluir lo siguiente: nombre de la nave, carta de autorización de DP WORLD CALLAO a la Línea Naviera a prestar servicio dentro de las instalaciones de DP WORLD CALLAO, fecha y hora estimada del inicio de la operación, productos que contiene el residuo, cantidad (toneladas) a ser transferida, tiempo estimado de duración de la transferencia, nombre de la empresa recolectora. El servicio de transporte se realizará por medio de artefactos navales y naves y/o camiones cisterna autorizadas por las autoridades competentes según corresponda.

- c) Además, deberá indicar el lugar de disposición final del residuo, el mismo que deberá contar con el número de registro de DIGESA.
- d) Dentro de las 24 horas deberá enviar los siguientes datos para tramitar su ingreso por Puerta Principal.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 79 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- i. Nombre completo de trabajadores, DNI, placa de vehículo, asimismo, nombre del Supervisor de Operaciones responsable del Agente Marítimo, para tramitar su ingreso en puerta principal.
 - ii. Enviar con la debida anticipación el SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud.
 - iii. Si ingresan a la obra con un vehículo, este debe contar con el kit de seguridad: extintor, cono de seguridad, circulina y luces de emergencia prendidas, velocidad máxima 30Km/h.
- e) Para ingresar a las instalaciones del DP WORLD CALLAO
- i. Copia del Requerimiento del Servicio de la Línea Naviera.
- f) Para la recepción de residuos líquidos, se deberá tener en consideración lo siguiente:
- i. Queda prohibida la descarga de residuos líquidos cuando la nave está realizando operaciones de carga y/o descarga de mercancías peligrosas de clase 1, 2 y 3. (explosivos, gases y líquidos inflamables).
 - ii. El personal del recolector y generador que participe en la operación de transferencia estará provisto de medios de comunicación intrínseca, segura mientras dure la operación.
 - iii. Durante las operaciones con residuos oleosos, es mandatorio que los operadores estén provistos de una barrera de contención adecuadamente dimensionada y preparada para su inmediato despliegue en caso de derrame. Esto es esencial para prevenir la contaminación del entorno marino y acuático. La barrera debe estar configurada de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas en la Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0060-2023-APN-DIR, que establece los Lineamientos técnicos para el despliegue y operación de barreras de contención, garantizando así la contención efectiva de cualquier residuo en el espejo de agua.
- g) El personal que participe en las operaciones deberá contar con EPPS de acuerdo a la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 011-2006-APN/DIR y normas que la complementen y/o modifiquen:

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 80 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- i. Botas de Seguridad
- ii. Casco de Seguridad con barbiquejo
- iii. Mameluco reflectivo
- iv. Chaleco Salvavidas
- v. Guantes para hidrocarburos
- vi. Mascarilla con filtros de doble línea, para gases.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 81 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ANEXO 03 – ALMACENAJE

1. Trabajo en la Nave- Coordinación de Carga y Descarga Lo – Lo

1.1 Propósito

- i. Asegurarse de que los Supervisores de Operaciones puedan comenzar o asumir el trabajo en el muelle habiéndose familiarizado previamente con el trabajo a llevarse a cabo y el estado de los estibadores designados y el equipo asignados al turno.

1.2 Responsabilidad

- i. La responsabilidad general por la operación en el muelle la tiene el Superintendente de Operaciones. La supervisión del trabajo llevado a cabo en el muelle es responsabilidad del Supervisor de Operaciones. El respectivo Supervisor de Operaciones es responsable de controlar las Grúas de Patio (RTGs por sus siglas en inglés) y los Asistentes de Estiba el flujo de las Operaciones, contenedores descargados o cargados, etc.
- ii. La responsabilidad del contenido, emisión y actualización de este procedimiento es del Sub-Gerente y Gerente de Operaciones.

1.3 Procedimiento

- i. Los requerimientos contenidos en el presente documento indican las verificaciones mínimas que deben llevarse a cabo. El procedimiento no exime a los Superintendentes de Operaciones y Supervisores de Operaciones de ejercer debido proceso y aplicar su experiencia respectiva al llevar a cabo las verificaciones antes del inicio de turno.
- ii. Al llevar a cabo el tool box, los Superintendentes de Operaciones y Supervisores de Operaciones se asegurarán de que los turnos comiencen puntualmente y en forma controlada que a la vez asegure que el ambiente de trabajo sea seguro, todos los cambios de guardias se deben hacer en el menor tiempo posible, entregándose formalmente la guardia.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 82 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

1.4 Registros

- i. Los registros que indiquen las verificaciones antes del inicio de turno llevadas a cabo deberán ser depositados en el Centro de Planificación al finalizar cada turno.


2. Transferencia en el muelle – Operación de Carga y Descarga

2.1 Propósito

- i. Establecer los requisitos respecto de las operaciones de transferencia en el embarcadero relacionadas al trabajo de diversas naves en el Terminal Portuario.

2.2 Responsabilidad

- i. El Superintendente de Operaciones tiene la responsabilidad por la operación de transferencia en el muelle.
- ii. El Supervisor de Operaciones es responsable de controlar a todo el personal y las actividades asociadas en el muelle que tengan que ver con:
 - La descarga de contenedores de importación se realiza en los ITVs para el traslado horizontal de la carga del costado de la nave hacia el patio de almacenamiento de los bloques de importaciones.
 - El traslado de contenedores de exportación salientes (incluyendo los vacíos) se realiza en los ITVs, los cuales son entregados desde los bloques de exportación o áreas de almacenamiento de contenedores vacíos.
 - El Supervisor de Operaciones es responsable de asegurar un flujo adecuado de contenedores de exportación al muelle y que los ITVs estén disponibles para recibir los contenedores para alimentar los bloques de importaciones.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 83 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- iii. El Supervisor de Operaciones, quien reporta al Superintendente de Operaciones y Gerente de Operaciones, es responsable del control de las actividades del personal que tengan que ver con el izado o carga de contenedores desde o hacia los bloques de contenedores usando grúas de patio o RTGs.
- iv. La responsabilidad de los contenidos, emisión y actualización de este procedimiento recae en el Sub-Gerente y Gerente de Operaciones.

2.3 Procedimiento

2.3.1 General

- i. La operación de transferencia en el muelle es clave para lograr un buen rendimiento de intercambio en la nave y asegurar un flujo adecuado de contenedores desde y hacia la grúa pórtico, consistente con el mantenimiento de un ambiente de trabajo seguro. Todo esto debería ser la principal preocupación del Supervisor de Operaciones
- ii. El equipo asignado para trabajar en las operaciones de transferencia en el muelle depende del número de contenedores (incluyendo vacíos) a **movilizar**. El Superintendente de Operaciones, en base a la información que planning le provea, asigna los equipos coordinando con el Supervisor de Operaciones e Ingeniería para asegurar la disponibilidad de suficiente cantidad de RTG / ITVs / FL en función del trabajo de patio, y de esta manera atender las necesidades del turno y de la grúa pórtico asignada a la nave.
- iii. No podemos dejar de enfatizar la necesidad de trabajar con un sistema de tránsito de una sola vía en las líneas del muelle. La posición de la nave (a babor o a estribor) deberá tomarse en cuenta al decidir la dirección del tránsito (para ajustarse al requerimiento de que las puertas de los contenedores estén hacia popa). El sistema adoptado deberá ser comunicado a los operadores de equipos al inicio, y vigilado constantemente por el Supervisor de Operaciones.
- iv. Con respecto a los contenedores a descargarse de entrega directa, (casos contenedores IMO clase 1) el vehículo es llamado a posición debajo de la grúa pórtico en la secuencia requerida. El Inspector de

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 84 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Precintos llevará a cabo una inspección de daños, y verificará el ID y sello del contenedor en la misma forma que con un contenedor recibido en los bloques del Terminal Portuario.

- v. El ID y números de sellos en contenedores de entrega directa serán verificados al desembarcar en el muelle y posteriormente se inspeccionarán posibles daños antes de entregarlo al operador de transporte.

2.4 Registros

- i. Las hojas de control con los detalles del contenedor, sellos y daños registrados serán remitidas al Supervisor de Operaciones al finalizar el turno. Los Supervisores de Operaciones completarán y remitirán el reporte de desempeño y novedades de final de turno al Superintendente de Operaciones.

3. Transferencia en el Embarcadero – Operación de los equipos y verificaciones antes de iniciar el turno

3.1 Propósito

- i. Efectuar las verificaciones antes de iniciar el turno, operación de equipos y reglas de tránsito a seguir.

3.2 Responsabilidad

- i. La responsabilidad de asegurar que los operadores de maquinaria realicen las verificaciones recae en:
 - RTGs / RSs / ECHs / ITV / QCs / FLs – Supervisor de Operaciones.
- ii. La responsabilidad del cumplimiento de las reglas de tránsito en el Terminal Portuario recae en el Superintendente de Operaciones.
- iii. La responsabilidad por el contenido, emisión y actualización de este procedimiento es del Gerente de Operaciones.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 85 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

3.3 Procedimiento

3.3.1 Operación de los equipos

- i. Un equipo defectuoso no deberá usarse a no ser que el defecto no suponga amenaza a la seguridad u operación efectiva del equipo. El equipo defectuoso o dañado deberá ser reportado de inmediato.
- ii. Sólo a los conductores que tengan un certificado de competencia vigente emitido por el Terminal Portuario y el nivel requerido de experiencia demostrada se les asignará y se les permitirá operar los equipos. No se asignará equipo alguno a conductores u operadores que tengan impedimentos de visión (sin corrección), oído u otra discapacidad que pueda ocasionar accidentes.
- iii. Está prohibido operar equipos bajo la influencia del alcohol o drogas, salvo que sean medicamentos prescritos por un médico calificado que no afecten los sentidos y rendimiento del individuo, los cuales deben ser notificados y aprobados previamente por el área de Salud Ocupacional. Cualquier persona a quien se descubra bajo la influencia de drogas o alcohol quedará sujeta a despido inmediato.
- iv. Los Operadores deberán estar familiarizados con los controles de operación y las limitaciones de su equipo, por ej.: límites de carga segura, alcance, límites de altura (tanto el extremo operativo como la altura), distancia de giro, puntos ciegos, etc.
- v. Las RSs / ECHs y otras maquinarias de carga no deberán trasladarse con cargas elevadas. Las cargas deberán ser llevadas tan cerca al suelo como sea posible, y teniendo cuidado con las superficies disparejas que puedan causar que la carga caiga.
- vi. Los Operadores de equipos deben asegurarse de conocer las obstrucciones temporales o permanentes en las áreas en las que operan. Cualquier obstrucción no marcada deberá notificarse al Supervisor de Operaciones, quien dispondrá la barricada de seguridad o advertencia apropiada.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 86 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- vii. Las RTGs deberán ser Operadas sólo de modo tal que las ruedas permanezcan dentro de los carriles designados, estos carriles deben estar marcados por rayas de color amarillo.
- viii. En el caso de que una RTG sea movida a otro bloque, el Supervisor de Operaciones, deberá informar a los otros Supervisores de Operaciones que el flujo de tráfico podría verse impedido, y asegurarse de realizar los bloqueos correspondientes.
- ix. Las RTGs sólo pueden moverse de un lado a otro bajo la estricta supervisión del Supervisor de Operaciones. La maniobra de la RTG sólo puede llevarse a cabo en el pasillo designado. El Supervisor de Operaciones deberá asegurarse de desviar el tráfico durante el proceso de giro también deberá considerar cerrar pasillos al tránsito si existe la posibilidad de un accidente.
- x. Al finalizar el turno y siempre que la RTG no esté siendo operada, deberá estar posicionada en el área designada.
- xi. Los conductores de RSs y ECHs deberán asegurarse de que el área en la que operan esté libre de toda obstrucción o desperdicio que pueda afectar la operación segura de su equipo. Cualquiera de estas obstrucciones deberá reportarse. Los desperdicios (donde sea físicamente posible) deberán ser retirados, eliminados o llevados fuera de las áreas de operaciones.
- xii. También se estacionará los camiones y boomcart en el área designada para tal fin, las llaves deben ser entregadas al Dpto. de Ingeniería.

3.3.2 Reglas de tránsito

- i. El límite máximo de velocidad en el Terminal Portuario es 30 K.P.H y 15 K.P.H en las curvas o áreas con riesgos.
- ii. El sistema de una sola vía para el tránsito deberá cumplirse estrictamente. Es posible doble vía en zonas específicas las cuales están marcadas. Es responsabilidad del personal seguir y hacer cumplir estos requisitos a los conductores que no pertenezcan al Terminal

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 87 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Portuario por ejemplo camiones externos. El plano del Terminal Portuario contenido en este manual muestra el flujo de tránsito aprobado.

- iii. La única excepción a la regla anterior se aplica a los ITVs que entreguen contenedores a la nave con puertas en dirección contraria, ejemplo Refrigerados en algunas naves. Una vez izados, el conductor deberá inmediatamente seguir el sistema de una vía establecido.
- iv. Todos los conductores de vehículos externos deben ser notificados del sistema de una sola vía vigente (protocolo de tránsito), por parte de personal de puerta a la llegada al Terminal Portuario. No se permitirá que ningún vehículo externo constituya un peligro o afecte en forma adversa las operaciones de la nave o el Patio.
- v. Cuando no participe en actividades de izado, las RSs / ECHs / FLs deberá también seguir el sistema establecido de una sola vía.
- vi. No cumplir con el sistema de una sola vía podría tener como resultado:
- vii. Que los empleados del Terminal Portuario reciban una llamada de atención. Que se prohíba a conductores externos el ingreso al Terminal Portuario Posible accidente el cual pudiera ser con fatalidad.
- viii. Está prohibido el estacionamiento de vehículos o el ingreso no autorizado a los bloques de los contenedores. El no cumplimiento constituye una falta disciplinaria.
- ix. Los vehículos cargados pueden estacionar sólo en el área designada lejos de toda área de operaciones. Es responsabilidad del personal asegurar el cumplimiento de este requerimiento.
- x. Los conductores de vehículos se asegurarán de no bloquear el acceso a ninguna área del Terminal Portuario. Los vehículos que bloqueen una vía o ruta de acceso serán sancionados y pueden ser vetados del Terminal Portuario.
- xi. No se permitirá el ingreso de los tráileres de plataforma al Terminal Portuario si no tienen dispositivos de seguridad que aseguren al contenedor (twislocks por ejemplo).

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 88 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- xii. Los contenedores que lleguen al Terminal Portuario que sean carga IMO (según la definición del Código IMO IMDG) deberán estar marcados con las rótulos o etiqueta correspondientes para indicar claramente su estado. Los conductores deben tener información de seguridad para emergencias por escrito.
- xiii. Los contenedores con carga peligrosa deberán colocarse en el área designada para carga peligrosa. En el Terminal Portuario se considerarán los requerimientos de segregación recomendados por el código IMDG.
- xiv. Los conductores deberán permanecer en sus vehículos en todo momento, se considerará como falta grave a conductor interno o externo que se baje de su vehículo.
- xv. Es responsabilidad del Supervisor de Operaciones, asegurar que todas las advertencias y señales viales estén claramente visibles y que las señales dañadas sean enviadas a su reparación o posible reemplazo.
- xvi. Los vehículos o equipos accidentados deberán ser aislados o cercados si las reparaciones o defectos no se pueden solucionar 15 minutos después de presentada la avería. Hasta que el área esté asegurada, el Supervisor de Operaciones, deberá asegurarse de que haya una barricada de seguridad y el tránsito desviado del potencial peligro.
- xvii. En los casos en que las reparaciones o fallas del equipo no se puedan solventar en el tiempo especificado y se tenga que llevar el equipo al taller, el remolque deberá exhibir una luz intermitente que indique su operación y maniobrabilidad restringida.
- xviii. Está prohibido que peatones caminen por el Terminal Portuario, a no ser que todo el equipo que opere en dicha área haya cesado sus actividades por seguridad.
- xix. El Terminal Portuario opera bajo una política de exclusión de peatones. El acceso al patio de contenedores se permite sólo a vehículos del Terminal Portuario que tengan las luces intermitentes naranjas correspondientes. Las personas naturales y empleados no tienen permitido deambular por el Terminal Portuario caminando. Es

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 89 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

responsabilidad de todo empleado del Terminal Portuario asegurarse del cumplimiento estricto de esta política. En el caso de que un empleado note un peatón, él o ella deberá reportar el incidente inmediatamente al Supervisor de Operaciones más cercano, quien se asegurará de que la persona(s) sea escoltado fuera del área de trabajo.

3.4 Registros

- i. La función de ingeniería deberá mantener los registros que cubren el uso de equipo y equipo dañado o defectuoso.
- ii. También deberá mantener registros que cubran la reparación in-situ.
- iii. Deberán mantenerse al alcance todos los registros individuales de mantenimientos llevados a cabo en cada ítem de equipo/maquinaria durante los tres años anteriores.
- iv. Se deberá mantener registros llevados a cabo por los operadores de equipo (listas de verificación o anotaciones en los reportes de turno) al final de los reportes de fin de turno.

4. Patio de contenedores

4.1 Propósito

- i. Cuantificar los requerimientos respecto al Patio para las operaciones de RTG y servicios de soporte auxiliares que incluyen:
 - Sistemas de dirección del patio.
 - Reglas de apilamiento del Terminal Portuario
 - Seguridad del Patio.
 - Averías de los Equipos.
 - Reabastecimiento de Combustible.
 - Defectos de Ingeniería Civil.
 - Limpieza.

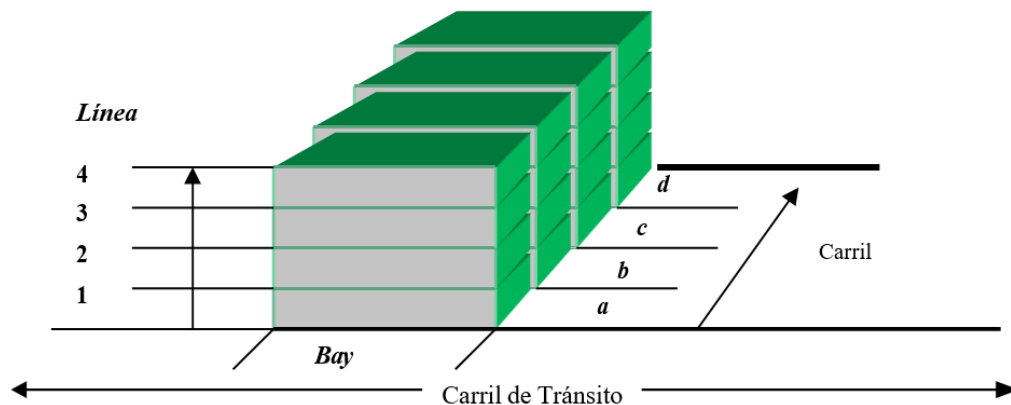
		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 90 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

4.2 Responsabilidad

- i. El Sub-Gerente y Gerente de Operaciones son responsables de todas las operaciones en el patio.
- ii. Los Superintendentes de Operaciones son responsables de las actividades cotidianas llevadas a cabo en el patio de contenedores.
- iii. Los Supervisores de Operaciones son responsables, bajo un sistema de turnos, de las tareas individuales que se les haya asignado.
- iv. El Sub-Gerente y Gerente de Operaciones es responsable del contenido, emisión y actualización de este procedimiento.

4.2.1 Operación de RTG

- i. El sistema de posición es aplicable a la operación RTG basada en el siguiente modelo:



- ii. Los contenedores se apilarán en bloques principales usando la notación "2A", "2B", "2C" y así sucesivamente, comenzando por el bloque más al Este.
- iii. Usando la notación de bloques y el modelo que antecede, las ubicaciones de las pilas serán anotadas en el formato (2A70a.4) donde 2A = bloque 70 = Bay, a = carril, y 4 = Altura.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 91 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- iv. Los contenedores de 20' ocuparían Bay impares y los de 40' ocuparían bay pares, es decir un contenedor de 40' ocuparía el bay 21 y 23, entonces sería posicionado en el sistema en el bay 22.
- v. La carga se asignará a los siguientes bloques:
 - La distribución de los contenedores en el patio se hará de acuerdo al tipo de equipo, categoría y status, buscando optimizar la mayor cantidad de espacio requerida.
 - Bloques "2R"

4.2.2 Reglas de Apilamiento del Terminal Portuario

- i. Las Columnas y Filas se marcarán claramente con amarillo.
- ii. Los contenedores de 20' no se colocarán encima de contenedores de 40' ni los de 40' sobre los de 20'.
- iii. Se debe apilar lo más bajo posible mientras el volumen lo permita, de haber alto volumen se debe incrementar la altura.
- iv. Para colocar contenedores a 6 de alto se debe solicitar autorización y solo cuando se deba sacar uno que esté por debajo y no haya espacios libres en el bay.
- v. Los extremos de los bloques también deberán estar dispuestos para permitir que los Operadores de RTG tengan mejor visión al entrar y salir de un bloque.
- vi. Los contenedores open top o flat racks deberán estar apilados a 1 de alto
- vii. Las puertas de los contenedores deberán mirar en la misma dirección para coincidir con la orientación de la nave y asistir en el flujo de transferencia del muelle.
- viii. Los contenedores de exportación deberán estar apilados según:
 - La nave.
 - Puerto de descarga,

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 92 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- Peso (ligero, medio, pesado), y
 - Tamaño (20', 40' etc.).
 - Las exportaciones deberán apilarse de acuerdo a las ubicaciones emitidas por el Centro de Planificación.
- ix. Los espacios adyacentes a un contenedor sobredimensión no deberán llenarse, estos contenedores con sobredimensión es recomendable colocarlos en posiciones específicas para tal fin.
- x. Los contenedores refrigerados sólo podrán apilarse en los Reefer Racks. La conexión y desconexión de los mismos es responsabilidad del Auxiliar de refrigerados. El Supervisor de Operaciones se asegurará de que los Auxiliares estén al tanto de los movimientos de dichos contenedores.
- xi. Los contenedores con clasificación IMO deberán apilarse conforme al código general IMDG de normas de segregación – ver manipulación y almacenamiento de Contenedores Especiales.
- xii. No se efectuarán verificaciones con fines de salud portuaria o aduanas en los bloques de contenedores, sino sólo en el área de verificación designada.

4.2.3 Seguridad del Patio de Contenedores

- i. Los contenedores se apilarán en forma correspondiente, corner to corner, con un espacio no mayor de 3cm entre los corner y con no más de 0.3 m de separación.
- ii. Las personas no autorizadas detectadas, ya sea caminando o en vehículo, serán reportadas al Supervisor de Operaciones, quien se asegurará de que la persona no autorizada sea escoltada fuera del Terminal Portuario
- iii. Los contenedores que tengan el sello roto o a los que les falte el sello deberán ser reportados al Supervisor de Operaciones y al Supervisor de Seguridad Civil.


		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 93 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

4.2.4 Averías de los Equipos

- i. Los operadores de equipos que se han averiado deberán reportar el incidente inmediatamente al Supervisor de Operaciones, quien informará al ingeniero de turno por radio.
- ii. El Supervisor de Operaciones deberá evaluar inmediatamente la situación de la avería y tomar acciones para reducir:
 - El riesgo de accidentes del personal,
 - El riesgo a otros equipos que operen en la zona inmediatamente cercana.
- iii. El ingeniero de Guardia responderá prontamente a toda solicitud de asistencia y dará indicaciones al Supervisor de Operaciones respecto al tiempo probablemente necesario para reparar la falla.
- iv. Si el equipo no puede ser reparado in-situ y tiene que ser trasladado al taller, el ingeniero hará las coordinaciones para su traslado, tan pronto como sea posible.
- v. Si el equipo puede ser reparado in-situ en 15 minutos, el Supervisor de Operaciones indicará por radio al Centro de Planificación, quienes realizarán un bloqueo de seguridad alrededor del equipo averiado, y transmitirán una advertencia a todos los Operadores de maquinarias. El Centro de Planificación marcará el patio de tal forma que indique que el área está cerrada para la recepción de contenedores, o entrega de contenedores y para cualquier otro motivo de acceso. El Centro identificará una zona de apilamiento alternativa para los contenedores entrantes y aconsejará al Supervisor de Operaciones según corresponda.
- vi. Cuando maquina sólo puede ser reparado in-situ y necesitará más de 15 minutos repararlo, se colocarán barricadas o cercas para aislarlo. El Supervisor de Operaciones hará las coordinaciones para erigir barricadas o cercas de advertencia alrededor del equipo averiado. Durante las horas de oscuridad, se colocarán luces intermitentes en y alrededor de las cercas.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 94 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

- vii. El Supervisor de Operaciones evaluará el impacto en las operaciones ante cualquier pérdida de equipos que tengan que ser llevados al taller y, de ser el caso, solicitará se dé remplazo del equipo.
- viii. El Ingeniero de Servicio, una vez que el equipo haya sido reparado, notificará al Supervisor de Operaciones,
- ix. El Reporte Diario de Equipos, que identifica cada equipo, sus horas de funcionamiento y si hubo tiempo de parada, lo deberá llenar el ingeniero que supervisa el servicio.
- x. Si ocurre una avería de las grúas pórtico, el Sub-Gerente de Operaciones y Gerente de Operaciones deberán ser informados inmediatamente. Subsecuentemente se deberá llenar un Reporte indicando el nivel de daño sufrido, el tiempo de reparación requerido, y el probable efecto en el trabajo en la nave.
- xi. Semanalmente, Gerente de Ingeniería brindará al Gerente de Operaciones un resumen del mantenimiento llevado a cabo durante la semana El cronograma de mantenimiento indicará lo siguiente:
 - Descripción del equipo,
 - Fecha de finalización del servicio,
 - Tipo de servicio efectuado – tiempo el que el equipo no estará disponible.
- xii. Se pondrá fecha al mantenimiento del equipo y se indicará el número de semana.

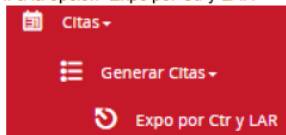
		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 95 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ANEXO 04 – PROCEDIMIENTO PARA GENERACIÓN DE CITAS

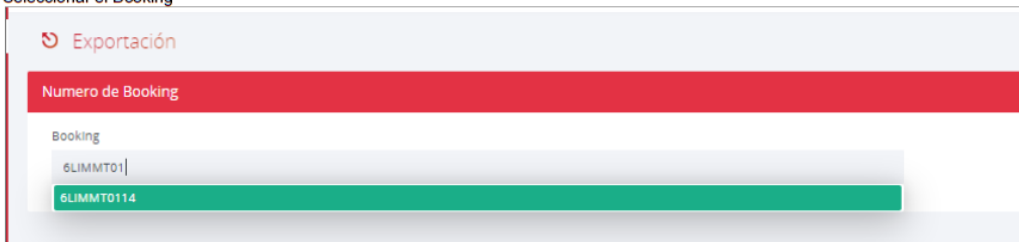
DPWC ONLINE: Manual Generar PRE-Citas de Exportación por Iso Type

Este manual esta dirigido a empresas de transporte con booking asociados por Agencias de Aduanas y usuarios internos, donde se especifica como emitir una cita de Exportación por Iso Type.

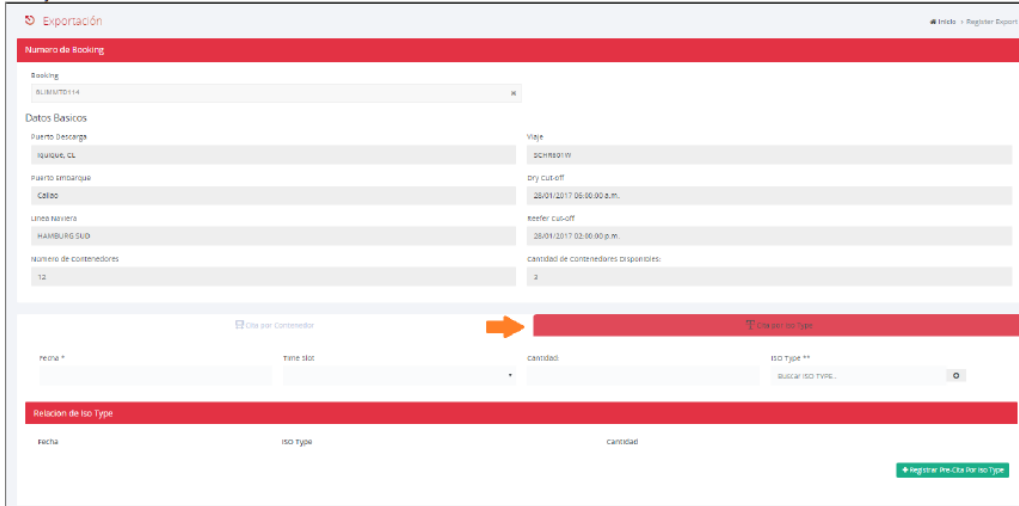
1. Ingresar al sistema DPWC ONLINE.
2. Ir a la opción "Expo por Ctr y LAR"



3. Seleccionar el Booking



4. Cargará la información del Booking, luego Seleccionar el TAB (Apartado) que indica "Cita por Iso Type", tal cual indica la fecha en naranja.



5. Se Observa que se piden los siguientes datos:
 - a. Fecha: fecha en cual se quiere emitir la cita.
 - b. Time Slot: Hora en que se desea la cita.
 - c. Cantidad: es la cantidad de citas a emitir para ese día y hora.
 - d. ISO Type: es un autocompletable donde te listara los Iso Type admitidos para el booking teniendo como estandares:
 - i. 20 Estándar: 20DR (Incluidos: 22G1, 22G2)
 - ii. 40 Estandar: 40DR (Incluidos: 42G1, 42G2)
 - iii. 20 Reefer: 20RH

		<h1>REGLAMENTO DE OPERACIONES</h1>			Página: Página 96 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

iv. 40 Reefer: 40RH

6. Es importante que antes de seleccionar la fecha, se digite el ISO Type, para ello digitar el numero hasta encontrar el que desea:



OJO: En caso no aparezca el ISO Type Digitado, significa que el booking no admite ese ISO.

7. Luego deberá seleccionar el día que desea la cita, inmediatamente se llenarán los campos:
 a. "Time Slot": disponibilidad de horas para el día seleccionado.

Importante:
 "Cantidad": Con la cantidad máxima que según las validaciones de Máximo asignado, máximo del booking y disponibilidad en horas mostrará la cantidad máxima para esa hora. Dicha cantidad puede ser modificada para un número menor, pero no para un número mayor.



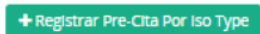
8. Una vez indicado la cantidad seleccionar la opción de



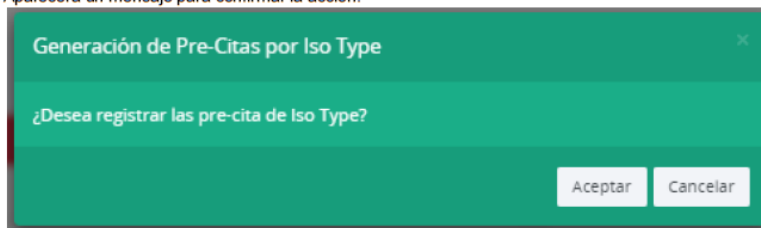
para agregar a la lista de Pre-Citas a emitir, se pueden agregar varias como se observa:

Fecha	ISO Type	Cantidad
27/01/2017 13:00	42G1	1
27/01/2017 12:00	42G1	2

9. Para generar las pre-citas seleccionar la opción de



10. Aparecerá un mensaje para confirmar la acción:



11. Seleccionamos "Aceptar" para confirmar la acción y luego el sistema mostrará el resumen con las citas emitidas, en el campo

		<h1>REGLAMENTO DE OPERACIONES</h1>			Página: Página 97 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

observación encontrarán el numero de cita que se generó, en caso contrario la Observación por la cual no se pudo generar.

Exportación

Listo

- Resumen de Citas, en campo Observación se mostrará "Correcto" si se crearon, caso contrario verificar la observación:
- Para completar el registro de su cita, debe ir a Estado de Solicitud y registrar el chofero y Placa como obligatorio.
- En caso no completar el chofero y la placa, serán rechazados en Gote**

Fecha de Cita	Iso Type	Observación
2017-01-27 11:00:00	4251	Correcto. Cita Creada: 3958732
2017-01-27 22:00:00	4256	Correcto. Cita Creada: 3958733
2017-01-27 22:00:00	4256	Correcto. Cita Creada: 3958734

Importante:

OBSERVACIONES:

- No aplica para BOOKING asociados por Depósitos Extraportuarios.
- No se valida RD para booking SADA.

Artículos Relacionados

- DPWC ONLINE: Manual Generar PRE-Citas de Exportación por Iso Type
- DPWC ONLINE: Manual de Asociación de Bill of Lading BL
- Manual - Modificar información de las Empresas
- DPWC ONLINE - No se puede cancelar Citas de Exportación
- Reimpresión de Ticket Masivo

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 98 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ANEXO 05 – GLOSARIO DE TÉRMINOS

En el presente Reglamento, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

1. **Agente de Aduana:** Persona natural o jurídica autorizada por el Estado, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga ante la Autoridad Aduanera.

2. **Agente Marítimo:** Persona jurídica constituida en el país, autorizada por la autoridad competente para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o armador, en las operaciones de las naves en los Terminales Portuarios.

3. **Almacenes Aduaneros:** Local destinado a la custodia temporal de las mercancías cuya administración puede estar a cargo de la autoridad aduanera, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros.

4. **Amarradero:** Espacio físico designado en el Terminal Portuario para el Amarre y Desamarre de la Nave.

5. **Amarre y Desamarre:** Servicio que se presta a las Naves en el Amarradero para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas.

6. **Arqueo bruto:** Volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

7. **Atraque:** Operación de conducir la nave desde el fondeadero oficial del Puerto y atracarla al amarradero que se haya asignado.

8. **Autoridad Portuaria Nacional (APN):** Organismo técnico especializado encargado del Sistema Portuario Nacional adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, así como con

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 99 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

facultad normativa por delegación del ministro de Transportes y Comunicaciones.

9. **BAPLIE (EDI):** Documento electrónico en el que se indica la ubicación, categoría, tipo y la posición de los contenedores dentro de la nave.
10. **BERTH PLAN:** Hace referencia a la planificación de las ventanas de atraque disponibles para las naves que realizarán sus operaciones en el Terminal Portuario.
11. **Bocana:** Canal de acceso en el Puerto del Callao que divide la rada interior con la rada exterior.
12. **Boom (pluma):** Componente estructural de la grúa pórtico capaz de soportar el gancho cargado asegurando el alcance, el ángulo y la altura de elevación solicitado.
13. **Cabotaje:** Operación de transporte de carga de origen nacional, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República del Perú.
14. **CAL (Container Anouncement List):** Es el listado de contenedores que muestra la identificación de los contenedores a ser embarcados en cada nave.
15. **Carga:** Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para el transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.
16. **Carga Consolidada:** Agrupamiento de mercancías que para el transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.
17. **CDL (Container Discharge List):** Es el listado de contenedores que serán descargados de la nave.
18. **Código IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
19. **Contrato de Concesión:** Es el Contrato para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario Muelle

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 100 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

Sur, celebrado entre el Estado Peruano y DP WORLD CALLAO con fecha 24 de julio de 2006.

20. **Conocimiento de Embarque o Bill of Lading B/L:** Documento que acredita la posesión y/o propiedad de la carga.
21. **Consignatario:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte.
22. **Cuadrilla:** Grupo de estibadores que en un puerto se ocupan en estibar la mercancía a bordo de las naves, así como también de su desembarque. Su número dependerá, si es una cuadrilla manual que manipula físicamente la mercancía o cuadrilla mecánica que usa un equipo mecanizado de manipuleo de mercancía, de la naturaleza de la operación de carga que se realiza o las costumbres del puerto.
23. **Cut off:** Fecha y hora límite que la carga puede ser recepcionada por DP WORLD CALLAO para ser embarcada en una nave específica. El Cut off será fijado mediante una fecha y hora determinada, previa al horario programado para el zarpe de la nave.
24. **Desamarre:** Soltar las amarras de una nave.
25. **Desatraque:** Operación que consiste en conducir la nave desde el amarradero en donde estuvo atracada hasta el fondeadero oficial del Puerto.
26. **DICAPI:** Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales.
27. **DP WORLD CALLAO:** Es el administrador portuario del Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (Muelle Sur).

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 101 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

28. **EIR: (Equipment Interchange Receipt):** Documento que prueba las condiciones y términos bajo las cuales es entregado y/o devuelto el contenedor y, por ende, el traspaso de la responsabilidad sobre él.
29. **Eslora:** Longitud máxima de la nave que consta en el Certificado de Matrícula expedido por el Estado de abanderamiento.
30. **Estiba:** Es el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle, patio o medio de transporte.
31. **ETB:** Tiempo estimado de atraque de una nave
32. **ETD:** Tiempo estimado de zarpe de una nave
33. **Flatracks:** Tipo de contenedor conforme con la norma ISO, que se utiliza generalmente para cargas grandes y pesadas que no pueden ser cargadas en contenedores de paredes y lados fijos.
34. **Grúa Pórtico (QC):** Viene de las siglas inglesas de la palabra Quay Crane. La grúa pórtico es utilizada en muelle para trabajar directamente con la nave para el embarque y desembarque de contenedores.
35. **Inducción General de Seguridad:** Inducción brindada por DP WORLD CALLAO a todo aquel que ingresa a sus instalaciones, a través de la cual se imparten los lineamientos de seguridad, protección y medio ambientales que deben observarse dentro del Terminal Portuario.
36. **ITVs:** Internal Transfer Vehicle o Vehículo de Transferencia Interna, que se utiliza dentro del Terminal Portuario para la movilización de contenedores.
37. **Leyes y Disposiciones Aplicables:** Es el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el presente Reglamento. Incluyen las normas con rango de ley, las normas emitidas por la APN, reglamentos, directivas y resoluciones que se encuentren vigentes y que sean dictadas por cualquier autoridad gubernamental competente.
38. **Línea Naviera:** La línea naviera es la responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 102 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

39. **LSPN:** Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943.
40. **Manifiesto de carga:** Documento oficial presentado por el Agente Marítimo que recopila la información de toda la carga que transporta la nave. El manifiesto puede ser de carga para el puerto, carga en tránsito o de transbordo.
41. **Manipuleo:** Acción de mover y colocar la carga en: i) los almacenes, ii) la unidad de transporte o iii) el muelle.
42. **Mercancía:** Carga que se transporta o que ha sido y/o va a ser transportada a bordo de una nave.
43. **Mercancías peligrosas:** Mercancías clasificadas como peligrosas para las cuales existen estrictas regulaciones con respecto a su procedimiento de aceptación, empaque, estiba, documentación y transporte ya sea para traslado local o internacional.
44. **Nave:** Construcción flotante con medios de propulsión y gobierno propios destinada a la navegación acuática que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos.
45. **Operador Portuario:** Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.
46. **Operador de QC:** Persona encargada de maniobra y/o utilizar la grúa pórtico para realizar los servicios de embarque y/o descarga de contenedores.
47. **Posición Correcta de las Grúas Pórtico de Muelle (QC):** Las grúas pórtico de muelle deberán estar posicionadas fuera del rango de maniobra de la nave o en el centro de la eslora de la nave, conforme el Procedimiento de Amarre de Nave indicado en el numeral 8.3 a) del presente documento.
48. **Puerto:** Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades logísticas y portuarias.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 103 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

49. **Recinto portuario:** Espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias.
50. **Reefers:** Contenedores refrigerados, en los cuales se almacena carga que debe ser mantenida a cierta temperatura para su conservación.
51. **SADA:** Sistema Anticipado de Despacho Aduanero, conforme con la normativa aduanera.
52. **Ships Particular:** Hoja de características de la nave.
53. **Spreader:** Es una parte del equipo de las grúas pórtico diseñado para cargar contenedores cogiendo estos mediante las cantoneras.
54. **Superintendente de Operaciones:** Responsable de las operaciones del Terminal Portuario durante su turno de trabajo.
55. **Supervisor de Operaciones:** Responsable de las operaciones en muelle, patio y balanza, según corresponda, durante su turno de trabajo.
56. **Tarifario:** Documento que contiene la lista de Tarifas y Precios establecidos por DP WORLD CALLAO, los cuales serán cobrados a los usuarios por los servicios que les sean prestados derivados de la explotación del Terminal Portuario Muelle Sur.
57. **Terminal Portuario:** Se refiere a DP WORLD CALLAO.
58. **TEU:** Twenty Feet Equivalent Unit. Unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies. (Debe ir después de Terminal Portuario).
59. **Transbordo:** Transferencia de mercancías descargadas de una Nave de llegada y embarcadas en otra de salida o en la misma, en distinto viaje.
60. **Trinca o Destrinca:** Acción de asegurar la carga de modo que quede bien sujeta en la nave o en la zona de almacenaje a través de distintos medios (twist locks, cuerdas, entre otros).

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 104 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

61. **Usuario:** Toda aquella persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura portuaria en calidad de usuario intermedio o usuario final.

62. **Zona Primaria:** De conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables, es parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Adicionalmente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera.

		REGLAMENTO DE OPERACIONES			Página: Página 105 de 105
Preparado por: ERICKA REYNA	Revisado por: ALEXANDER CIVIRA	Aprobado por: GERARD VAN DEN HEUVEL	Revisión N°: 02	Fecha de Revisión: 17-12-2015	Código: OPS-R-001

ANEXO 06 – PLANO DEL TERMINAL PORTUARIO

