
		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 1 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

**REGLAMENTO DE OPERACIONES DE DP WORLD CALLAO –  
MUELLE SUR**




**CONTENIDO**


1. Objetivo..... 5

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 2 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


2.	Alcance .....	5
3.	Roles y Responsabilidades .....	6
3.1	De las funciones y Responsabilidades de DP WORLD CALLAO .....	6
3.2	De las Funciones y Responsabilidades del Usuario.....	7
4.	Vigencia .....	7
5.	Base Legal.....	7
6.	Disposiciones de carácter general .....	8
7.	Planificación y Coordinación de las Operaciones .....	10
7.1	Planificación de Operaciones.....	10
7.2	Junta de Operaciones .....	11
8.	Operaciones y Servicios .....	11
8.1	Servicio de Practicaje.....	11
8.2	Servicio de Remolcaje .....	11
8.3	Servicio de Amarre y Desamarre (Procedimiento de Amarre de Nave y Procedimiento Desamarre de Nave).....	12
8.3.1	Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Atraque .....	14
8.3.2	Posición correcta de las Grúas Pórtico (QC) – Antes de la maniobra de Desatraque .....	17
8.3.3	Posición correcta de los Operadores de QC.....	18
8.4	Servicio de Uso de Muelle.....	19
8.5	Servicio de Uso de Amarradero .....	19
8.6	Suministros a las Naves .....	20
8.7	Rancho de Nave.....	20
8.8	Carga y Descarga .....	20
8.9	Almacenaje.....	21
8.10	Operaciones con Mercancía Peligrosa .....	21
8.11	Servicio a Pasajeros y/o Tripulantes .....	25
8.12	Servicios Complementarios .....	25
8.13	Otros Servicios.....	25
9.	Terminales portuarios petroleros y/o naves especializadas. ....	27
10.	Acceso al uso de la infraestructura del Terminal Portuario.....	27
10.1	Descripción y Clasificación de las áreas del Terminal Portuario .....	27
10.2	Principios de Atención a Usuarios.....	28
10.3	Ingreso y salida de vehículos de transporte de mercancía. ....	29
10.4	Acceso y Utilización de las áreas del Terminal Portuario .....	30
10.5	Iluminación de Emergencia .....	30
10.6	Áreas restringidas, su acceso y utilización.....	31
10.7	Ingreso/Salida/Utilización de maquinaria, equipo y material de trabajo propios y de terceros. ....	31
10.8	Declaración de Inoperatividad .....	33
10.9	Restricción de Acceso en Caso de Emergencia .....	33
10.10	Condiciones para el uso de los muelles .....	34

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 3 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

11. Infracciones al Reglamento .....	34
12. Difusión de la información de la empresa .....	34
ANEXO 01 -Trabajo en el Barco coordinación de Carga y Descarga Lo - Lo .....	35
1.1 Propósito .....	35
1.2 Responsabilidad .....	35
1.3 Procedimiento .....	35
1.3.1 Carga / Descarga .....	35
1.3.2 Carga .....	36
1.4 Registros .....	36
2. Trabajo en el Barco – Carga y Descarga Ro-Ro .....	36
2.1 Propósito .....	36
2.2 Responsabilidad .....	36
2.3 Procedimiento .....	37
2.4 Registros .....	37
3. Trabajo en el Barco – Planta & Equipos .....	37
3.3 Procedimiento .....	38
3.3.1 Grúas Pórtico. ....	38
3.3.2 Uso de vigas “spreader” .....	39
3.3.3 Descargar y cargar tapas (hatch covers) .....	40
3.4 Registros .....	41
4. Trabajo en el Barco – Liberación de un contenedor atascado .....	41
4.1 Propósito .....	41
4.2 Responsabilidad .....	41
4.3 Procedimiento .....	41
4.4 Registros .....	42
5.    Aseguramiento de Contenedores y Carga.....	42
5.1 Propósito .....	42
5.2 Responsabilidad .....	42
5.3 Procedimiento General.....	42
5.3.1 Prácticas de Trabajo – liberación de twislocks .....	43
5.3.2 Prácticas de Trabajo .....	45
5.3.3 Aseguramiento de contenedores especiales .....	45
5.3.4 Aseguramiento de la Carga suelta o no contenedorizada. ....	45
5.3.5 Aseguramiento/liberación de cargas Ro-Ro .....	46
5.4 Registros .....	47
5.5 Procedimiento .....	47
5.6 Registros .....	47
ANEXO 02 - SUMINISTRO A LAS NAVES A CARGO DE LAS AGENCIAS MARITIMAS	49
CASOS ESPECIALES ESPECÍFICOS:.....	51
ANEXO 03 - FLUJOGRAMAS DE OPERACIONES .....	54
Trabajo en el Barco – Procedimiento de Descarga Ro-Ro .....	56
Trabajo en el Barco – Operación de Carga Ro-Ro .....	59
Trabajo en el Barco – Liberación de un Contenedor Atascado .....	60

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 4 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

ANEXO 04 - VERIFICACIONES ANTES DE EMPEZAR EL TURNO & FAMILIARIZACIÓN.....	62
ANEXO 05 ALMACENAJE.....	63
1. Transferencia en el muelle – Verificaciones Antes de Iniciar el Turno .....	63
1.1 Propósito .....	63
1.2 Responsabilidad .....	63
1.3 Procedimiento .....	64
1.4 Registros .....	64
2. Transferencia en el muelle – Operación de Carga y Descarga.....	64
2.1 Propósito .....	64
2.2 Responsabilidad .....	64
2.3 Procedimiento .....	65
2.3.1 General.....	65
2.4 Registros .....	65
3. Transferencia en el Embarcadero –Operación de los Equipos & Verificaciones Antes de Iniciar el Turno.....	66
3.1 Propósito .....	66
3.2 Responsabilidad .....	66
3.3 Procedimiento .....	66
3.3.1 Operación de los Equipos .....	66
3.3.2 Reglas de Tránsito.....	67
3.4 Registros .....	69
4. Patio de Contenedores .....	69
4.1 Propósito .....	69
4.2 Responsabilidad .....	69
4.2.1 Operación de RTG .....	70
4.2.2 Reglas de Apilamiento del Terminal Portuario.....	71
4.2.3 Seguridad del Patio de Contenedores.....	72
4.2.4 Averías de los Equipos.....	72
ANEXO 06 -Transferencia en el muelle – Verificaciones antes de Iniciar el Turno .....	74
Transferencia en el Muelle – Operación de carga LOLO.....	74
Transferencia en el Embarcadero – Operación de Descarga LOLO.....	76
Transferencia en el muelle – Operación de los Equipos, Verificaciones antes de Iniciar el Turno.....	79
Camiones y Boomcarts (ITVs) .....	79
Grúas de Patio (RTGs).....	79
Grúa Pórtico (QC).....	80
Reach Stacker y Empty Container Handlers (RSs / ECHs).....	82
Operación de RTG .....	82
ANEXO 07 - GLOSARIO DE TERMINOS .....	83
ANEXO 08 - PLANO DEL TERMINAL PORTUARIO.....	89


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 5 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

## 1. Objetivo


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 y 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

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 de DP WORLD CALLAO, así como de los usuarios, clientes y terceros relacionados con la actividad portuaria. Su observancia es extensiva a las visitas y a la tripulación de la nave mientras se encuentren en DP WORLD CALLAO.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 6 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

DP WORLD CALLAO brindará las facilidades de ingreso a las autoridades para el cumplimiento de sus funciones en el Terminal Portuario.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 7 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### 3. Roles y Responsabilidades

#### 3.1 De las funciones y Responsabilidades de DP WORLD CALLAO

3.1.1 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.

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

3.1.3 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.

3.1.4 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.

3.1.5. 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.

3.1.6. En caso 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.


3.1.7 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.

3.1.8 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.

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

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

3.1.11 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.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 8 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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

3.1.13 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.

3.1.14 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**

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

3.2.2 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.

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

3.2.4 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.

3.2.5 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**

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.


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**

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



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 9 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.
- f) Decreto Supremo N° 008-2008-MTC “Aprueban Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria”.
- g) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 009-2010-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativa para la prestación del Servicio Portuario Básico de Recojo de Residuos en las zonas portuarias.
- h) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 018-2011-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativo para la Junta de Operaciones y procedimiento de ingreso, permanencia y salida de naves.
- i) Resolución de Acuerdo de Directorio N°008-2011-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativo para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Remolcaje dentro de las zonas portuarias en los puertos marítimos.
- j) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 046-2010-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativo para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Practicaje dentro de las zonas portuarias.
- k) 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.
- l) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 010-2011-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Avituallamiento dentro de las zonas portuarias.
- m) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 043-2010-APN/DIR. Aprueba la Norma Técnico Operativa para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Abastecimiento de Combustible dentro de las zonas portuarias
- n) Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, de fecha 24 de julio de 2006.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 10 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

## 6. Disposiciones de carácter general

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.

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.

Al llevar a cabo el procedimiento detallado en el diagrama de flujo según anexo 4: Verificaciones antes de empezar el turno & familiarización, los Superintendentes de Operaciones y/o Supervisores de Operaciones deberán asegurarse de que conocen a cabalidad las operaciones que se llevarán a cabo, incluyendo detalles de intercambio entre el barco y DP WORLD CALLAO, personal, equipos asignados y cualquier parada programada.

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.

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.

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).


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

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.

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.

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

DP WORLD CALLAO implementará el programa de auditoría anualmente, que permita verificar el

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 11 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

cumplimiento de las normas de operaciones contempladas en la base legal del presente Reglamento, para lo cual planificará, ejecutará, realizará el control de las medidas correctivas y propondrá las mejoras continuas según el programa de auditoría. El siguiente cronograma podrá ser modificado por DP WORLD CALLAO, siendo, en principio, el siguiente:

	<b>Programa de Auditorías del Sistema de Gestión</b>	PRO-SIG-PR07- F01 v. 03
---	--	----------------------------

AUDITORIAS INTERNAS	Realizada por	TIPO	Frecuencia													
				Enero	Febrero	Mazo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
Gestion de Calidad	AI	INTERNA	Anual													
Gestion de Calidad	AE	EXTERNA	Anual													
Revisión de requisitos legales	AE	INTERNA	Anual													
Gestion de Ambiental	AE	INTERNA	Anual													
Gestion de Ambiental	AE	EXTERNA	Anual													
Gestion de Seguridad y Salud	AI	INTERNA	Anual													
Gestion de Seguridad y PBIIP	AI	INTERNA	Anual													
Gestion de Seguridad y Salud	AE	EXTERNA	Anual													
PBIIP / IPE	AE	EXTERNA	Anual													

**Leyenda:**

Audidores Externos  
Audidores Internos

AE  
AI

**Leyenda:**

Seguridad Civil - Protección  
Seguridad y Salud  
Medio Ambiente  
Calidad



## 7. Planificación y Coordinación de las Operaciones

### 7.1 Planificación de Operaciones


DP WORLD CALLAO en calidad de operador portuario enviará una actualización diaria a las Agencias Marítimas asignadas para los servicios del buque y a la APN, vía correo electrónico: servicios.portuarios@apn.gob.pe, la programación de arribo y zarpe de los buques, según la RAD N° 018-2011-APN/DIR

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.

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

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

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

Callao.superintendentes@dpworld.com

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

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.

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

En el anexo 4 se describe a través de un flujograma la verificación antes de empezar el turno.

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 Manipulada” (Aprobados por DP WORLD CALLAO y publicados en la página web).

## 7.2 Junta de Operaciones

DP WORLD CALLAO planifica sus operaciones conforme con la RAD N° 018-2011-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


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°046-2010-APN/DIR establece la prestación del servicio de practicaje.

### 8.2 Servicio de Remolcaje

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°008-2011-APN-DIR establece la prestación del servicio de remolcaje.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 13 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

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.

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 climáticas, de la nave, y del Terminal Portuario, a fin de reducir los riesgos en la operación.

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 de Nave y Procedimiento Desamarre de Nave)**

Antes de la maniobra de atraque:


Verificar que los radios estén operativos y con la batería cargada, las cuales están bajo la responsabilidad del Coordinador de Equipos.

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

- Eslora del buque.
- Banda de atraque.
- Calado del buque (Proa – Popa).

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 Manipulada” (Aprobados por DP WORLD CALLAO y publicados en la página web).

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 14 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

mínimo, de 50 metros para las grúas con respecto a la proa y popa de la nave.

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).

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

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 utilizando el radio).

El Superintendente de Operaciones debe informar al Práctico lo siguiente, antes que aborde la lancha que lo transportará al buque:

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

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


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.

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

Durante la maniobra de Atraque:

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.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 15 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


Durante el acercamiento de la nave, el Supervisor de Operaciones debe informar constantemente al Práctico, cuantos metros faltan para que la nave se encuentre en posición. Debe tener en cuenta lo siguiente:

- Las grúas pórtico deben estar posicionadas de acuerdo a los pasos descritos en el sub-título “Posición Correcta de las Grúas Pórtico” y no deben moverse durante la maniobra, ya que los Prácticos podrían perder la posición y orientación durante el desarrollo de la misma.
- 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.
- El Supervisor de Operaciones debe recalcar que la seguridad del personal está primero y luego la maniobra.
- 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 descendan 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 los buques 1 o 2, según el amarradero donde se esté desarrollando la maniobra.
- El aviso se dará cuando la grúa haya sido formalmente entregada al área de Ingeniería de Grúas y se encuentre posicionada dentro de los 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**

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 (Buque 1 o Buque 2) para facilitar su ubicación (Se utilizará la radio del Asistente de Estiba).

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 el buque este asegurado con, por lo menos, 3 cabos a las bitas correspondientes, esto solo es aplicable para los buques sin grúas. Para los buques que cuentan con grúas (Gear), las grúas pórtico deberán iniciar su operación cuando las grúas de la nave estén posicionadas con dirección al mar. En caso 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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 16 de 90
Preparado por:	Revisado por:	Aprobado por:	Revisión N°:	Fecha de Revisión:	Código:
<b>ERICKA REYNA</b>	<b>ALEXANDER CIVIRA</b>	<b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	<b>02</b>	<b>17-12-2015</b>	<b>OPS-R-001</b>

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

En caso de una emergencia, el Capitán y/o Práctico debe activar el pito del buque con un sonido largo, 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.

Para casos de tripulantes enfermos, heridos abordado o haberse herido durante esta maniobra:

- El Supervisor de Operaciones y/o Superintendente de Operaciones debe contactar a la ambulancia para iniciar con el protocolo de atención médica.
- 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.
- 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 deberá ser desembarcado o trasladado a algún centro de salud por riesgo de contaminación de epidemias.
- 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.
- 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.
- El Supervisor de Operaciones debe solicitar el canal de trabajo de la nave e informará a Centro de Control la información del punto 1 y solicitará monitoreo visual de la maniobra.
- Debe comunicarse a los involucrados en la maniobra para que programen sus radios al canal de trabajo (Deben realizarse pruebas).
- El Superintendente de Operaciones le confirma al Práctico que la ubicación de la popa de la nave es la correcta.
- Cuando el buque esté en posición, el Supervisor de Operaciones consultará con el Práctico qué escala utilizará para asegurarse que la posición de la nave permita que la escala no se posicione encima de alguna bita, ya que de ser así solicitará al Práctico ir unos metros más a proa o popa.
- Una vez posicionado el buque, 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 que se utilizarán.
- El Supervisor de Operaciones debe solicitar al personal del buque que lancen los cabos (Springs) o el cabo de guía (Jilibay).



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

- Los Gavieros jalan los cabos de amarre o el cabo de guía al muelle y los aseguran al montacargas para el traslado de 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 lanzar (No se deben jalar los cabos de manera individual).
- 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 amarrados, el Supervisor de Operaciones debe solicitar que en todo momento los cabos sean ingresados por las gazas y nunca por encima para evitar que en situaciones de emergencia los cabos no puedan ser liberados.
- El Supervisor de Operaciones debe verificar que el personal se encuentre en una zona segura antes de solicitar al personal del buque que tensen la bita. Todo el personal involucrado en la maniobra debe permanecer atento al momento que la tripulación tense los cabos encapillados.
- 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 Jilibay 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).
- El Superintendente de Operaciones confirmará el fin de la maniobra de amarre de nave en coordinación con el Práctico.
- Tras la finalización del amarre de nave, no se debe dejar ningún implemento y/o equipo utilizado, en la maniobra, abandonado al costado del buque.

Antes de la maniobra de Desatraque:

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.

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.

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.


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

Se debe contar con 2 montacargas durante la maniobra (1 proa y 1 popa)

Superintendente de Operaciones deberá estar en popa con radio de banda marina asistiendo al Supervisor de Operaciones.

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.

Luego de haber finalizado la maniobra de desamarre no se debe dejar ningún implemento y/o

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 18 de 90
Preparado por:	Revisado por:	Aprobado por:	Revisión N°:	Fecha de Revisión:	Código:
<b>ERICKA REYNA</b>	<b>ALEXANDER CIVIRA</b>	<b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	<b>02</b>	<b>17-12-2015</b>	<b>OPS-R-001</b>

equipo utilizado en la maniobra abandonado al costado del buque.

La dotación mínima es de 4 gavieros en proa y 4 gavieros en popa más dos montacargas para proa y popa respectivamente.

Durante la maniobra de Desatraque:

El Práctico debe asegurarse que el pito (tifón) del buque funcione apropiadamente antes de dar inicio a la maniobra.

El Práctico debe contactar al Superintendente de Operaciones / Supervisor de Operaciones para indicar y participar el inicio de maniobra de desatraque.

Luego que el buque ha desatracado, 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.

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.

La maniobra de desatraque para el Supervisor de Operaciones / Superintendente de Operaciones termina cuando el buque 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.


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.

En todo momento, el personal involucrado en la maniobra debe estar ubicado a una distancia segura y prudente al borde del muelle.

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.

Tras la finalización del desamarre, no se debe dejar ningún implemento y/o equipo utilizado en la maniobra, abandonado al costado del buque.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 19 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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 desatracará la nave.

El Superintendente de Operaciones / Supervisor de Operaciones debe planificar la elevación de los boom 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.

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.

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.

En una emergencia, el Capitán de la nave y/o el Práctico deben activar el pito del buque con un sonido largo seguido de dos sonidos 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 del buque).

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.

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


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 deberá ser desembarcado o trasladado a algún centro de salud por riesgo de contaminación de epidemias.

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.

### 8.3.3 Posición correcta de los Operadores de QC

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 (gantry) con las grúas pórtico.

- El Superintendente de Operaciones coordina con la Agencia Marítima la información del Práctico que dirigirá el desatraque del buque.
- El Superintendente de Operaciones confirma hora de inicio de la operación de desatraque al Práctico.
- El Superintendente de Operaciones se asegura que se cuente con la aprobación de despacho de la nave por parte de la APN.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 20 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- El Supervisor de Operaciones coordina el correcto posicionamiento de las grúas.
- Los Operadores de QC colocan adecuadamente las grúas según instrucciones del Supervisor de Operaciones.
- El Superintendente de Operaciones verifica el adecuado posicionamiento de las grúas.
- El Superintendente de Operaciones verifica la disponibilidad de recursos necesarios para el desamarre.
- Los Gavieros se colocarán en sus posiciones respectivas.
- El Supervisor de Operaciones notifica al Superintendente de Operaciones el cumplimiento de las verificaciones y el estado de la operación.
- El Superintendente de Operaciones aprueba la maniobra de desatraque tras coordinar con el Práctico.
- El Personal del buque afloja.
- Los Gavieros retiran los cabos de las bitas.
- El personal del buque jala los cabos hasta situarlos nuevamente en el buque.
- El Supervisor de Operaciones confirma al Práctico el término del desamarre de bitas.
- El Supervisor de Operaciones indica al Práctico conformidad con liberación del buque.
- Los remolcadores jalan el buque hasta situarlo a una distancia prudente fuera del muelle.\*1
- Por último, el Supervisor de Operaciones confirma al Práctico el término de la maniobra y procede a cortar comunicaciones.

**NOTAS:**

\*1 Si el barco atracó proa tierra, los remolcadores giraran el barco 180°, hasta situarlo proa al mar para liberarlo, de lo contrario, si el barco atracó proa al mar, los remolcadores solamente lo liberarán.

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 Operativo para la prestación del servicio básico de amarre y desamarre de las naves en las zonas portuarias.

#### **8.4 Servicio de Uso de Muelle**


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).

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**

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.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 21 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

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.

DP WORLD CALLAO notificará a las Líneas Navieras y agentes marítimos 6 horas antes del ETA/ETD del buque, 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.

Todo lo referente a la prestación de servicios portuarios (plazo mínimo que dispone el agente marítimo, 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:

- Prestación de Servicios Portuarios  
“Guía para el embarque y desembarque de mercancías peligrosas (clase 1)”
- El “Formato de solicitud de embarque, descarga o tránsito de mercancías peligrosas (clase 1)”

## 8.6 Suministros a las Naves

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.


En caso 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 los buques, cuyos lineamientos se encuentran en el Anexo 2 del presente Reglamento.

## 8.7 Rancho de Nave

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).

## 8.8 Carga y Descarga

El Planificador de turno (Planner) es responsable de recibir / despachar las naves, así como,

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 22 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

disponer de las secuencias de carga/descarga/reestibas, incluyendo las operaciones relativas al muelle.

La secuencia de eventos al cargar y descargar contenedores u otro tipo de carga de barcos contenedorizada y carga rodante (LoLo-RoRo) deberá seguir los procedimientos contenidos en el anexo 1 y en el diagrama de flujo que se presenta en el anexo 3 del presente documento.

Para el caso de carga IMO tipo 1, 5 & tipo 7, DP WORLD CALLAO cuenta con el “Procedimiento de Almacenamiento de Carga IMO”, en concordancia con la RAD APN 020-2006-APN/DIR, o las que la sustituyan.

### 8.9 Almacenaje

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 5.

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.


Los contenedores llenos y vacíos de exportación se reciben en las instalaciones de DP WORLD CALLAO 24 horas antes del arribo del buque y 16 horas antes del arribo del buque para los contenedores Reefers. Estos plazos obedecen a las condiciones de los contenedores según su status (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

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.

DP WORLD CALLAO, a través de la Sub Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, deberá cumplir y mantener la Certificación de Instalación Portuaria Especial 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.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 23 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

los buques, debiendo adjuntar la siguiente documentación:

- Manifiesto de carga.
- Lista de Carga peligrosa que transporta la nave.
- Certificado de arrumazón de la carga.
- Plano de estiba.
- Póliza de responsabilidad civil contractual contra todo riesgo que abarque daños a las instalaciones con lesiones a personas o terceros.
- 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.

Todo buque que transporte mercancía peligrosa, está obligado 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 peligro.

En los casos que los buques 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 desatrasque 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.


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.

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.

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.

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.

No se permitirá el pernocte de vehículos de carga que transporten mercancías peligrosas en DP

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 24 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

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.

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:

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.

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.

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.

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.


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.

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 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.

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

Los materiales utilizados, tales como (pañños absorbentes, trapos, envases deteriorados, etc.) en el



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 25 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

control de derrames o fugas de mercancías peligrosas, serán colocados, en receptáculos apropiados para su almacenamiento y posterior disposición final.

Los receptáculos con los desechos de mercancías peligrosos, 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 Prestadora de Servicios de Residuos Sólidos - EPS – RS, debidamente registrada en DIGESA .

El camión recolector de la EPS – 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.

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 de la Ley General de Residuos Sólidos, DS N° 057- 2004/PCM, o norma que lo sustituya, debiendo presentarse a la Sub Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, el certificado de disposición final.


Operando con mercancías peligrosas, la Sub 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 Nave, siguiendo lo descrito en el Plan de Emergencia de la Instalación Portuaria.

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

- 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,

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

- Manifiesto de carga en general
- Lista de carga peligrosa.
- Plano de estiba.
- Autorización de la APN para la operación a realizar.
- Certificado de Arrumazón de la carga.
- Póliza de Responsabilidad Civil contractual contra todos riesgos, que abarque daños a las instalaciones con lesiones a personas o terceros.
- Resolución de autorización de ingreso al territorio nacional emitido por la DICSCAMEC, vigente.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 26 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- Copia de la certificación de las unidades vehiculares y copia de la certificación y acreditación de capacitación en Mercancías Peligrosas, de los choferes dado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la APN.
- 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.
- Para la operación con mercancía peligrosas clase 1, la Sub Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente establecerá los procedimientos e instrucciones necesarios, que garanticen una operación segura del producto.
- La Sub 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.
- El muelle donde se manipulen mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), serán señalizados como ZONA RESTRINGIDA durante las operaciones.
- 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.
- 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.
- Las mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), serán movilizados al final de las operaciones de embarque y al comienzo de las operaciones de descarga.
- Los contenedores con mercancías peligrosas clase 1 (explosivos), serán embarcados o descargados directamente del buque al vehículo o viceversa “descarga o embarque directo”.

### **8.11 Servicio a Pasajeros y/o Tripulantes**

No aplica.


### **8.12 Servicios Complementarios**

No aplica.

### **8.13 Otros Servicios**

#### **Reabastecimiento de Combustible en el Patio**


- 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 hayan otros equipos operando en las cercanías de este.
- El reabastecimiento sólo se efectuará utilizando el equipo aprobado por personal de ingeniería calificado y autorizado.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 27 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 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.
- 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 derramamiento. Bajo ninguna circunstancia podrán pasar las máquinas a través de un rastro de combustible o grasa.

### **Limpieza del Terminal Portuario**

- 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.
- 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.
- El personal no arrojará basura y alentará a otros a que no lo hagan.
- 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.
- 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.
- Las barreras, cercas o cualquier otra forma de advertencia deberán ser retiradas cuando ya no sean necesarias.
- 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.
- Los contenedores no deberán ser desembarcados o apilados sobre superficies disperejas que puedan ocasionar deformación o movimiento por el peso de los contenedores apilados encima o causar un posible accidente.
- 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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 28 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

asegurarse de que los vehículos tengan una razón legítima para detenerse en una vía.

- 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.
- 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**

- 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.
- 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.
- DP WORLD CALLAO dispone de los siguientes espacios claramente delimitados y señalizados:
  - 01 estacionamiento ubicado en el área exterior del edificio administrativo para vehículos menores del personal propio, usuarios y clientes.
  - 01 área de estacionamiento de vehículos internos, el cual se encuentra al costado del simulador y al frente de la zona de aforo.
  - 01 Subestación eléctrica principal y 07 subestaciones generadoras como fuentes de alimentación de emergencia.
  - 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.
  - Áreas de seguridad restringidas, de acuerdo a lo estipulado en el Plan de Protección.
  - DP WORLD CALLAO distribuye el patio de operaciones de acuerdo a la clasificación de la carga:
    - 01 área de almacenamiento de contenedores refrigerados.
    - 01 área de aforo para almacenar contenedores que son inspeccionados por


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 29 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.
- 01 área de balanzas para el pesaje de contenedores que ingresen y 01 área de balanzas para contenedores que salgan del Terminal Portuario y puertas de ingreso vehicular.
- 01 muelle de 650 metros lineales.
- Cerco perimétricos y puestos de vigilancia.
- Edificios y Oficinas destinadas a labores administrativas y a la atención del público.

## 10.2 Principios de Atención a Usuarios


- 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, status, categoría , peso, Puerto de Descarga.
- 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.
- 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:
  - Nombre y/o Razón Social de la Línea Naviera que solicita el servicio.
  - Nombre y/o Razón Social del Agente Marítimo responsable por el Servicio.
  - Nombre y/o Razón Social de la Empresa del Servicio Portuario a realizar.
  - Nombre completo y DNI del personal de las empresas de servicios portuarios, que deben encontrarse HABILITADOS para ingresar a DP WORLD CALLAO.
  - Fecha y Hora estimada del Inicio y Fin del Servicio.
  - SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud.
  - Para ingresar a las instalaciones del DP WORLD CALLAO.
  - Copia del Requerimiento del Servicio de la Línea Naviera.
  - Portar DNI.
  - El agente marítimo nombrará a un Supervisor de Operaciones responsable de las actividades, quien deberá permanecer mientras duren las operaciones.
  - El personal que participe en las operaciones deberá contar con los Equipos de Protección Personal:
    - Botas de Seguridad

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 30 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- Casco de Seguridad
- Mameluco reflectivo
- Chaleco Salvavidas
- Guantes para hidrocarburos
- Mascarilla con filtros de doble línea, para gases
- 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](http://www.dpworldcallao.com.pe) en la sección de Reglamentos y Procedimientos, los cuales son, sin que esta lista sea limitativa, solo enunciativa:
  - Requisitos Generales de Acceso Servicios de suministro a la nave
  - Servicios de descarga de residuos oleosos
  - Reglamento de Acceso para Remolcaje y Practicaje
  - Operaciones con Mercancía Peligrosa

### **10.3 Ingreso y salida de vehículos de transporte de mercancía.**

- 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:
  - Vehículo:
    - Copia de Tarjeta de Propiedad (tracto y carreta)
    - SOAT vigente
    - Póliza de seguro contra terceros
    - Inspección Técnica Vehicular vigente
  - Conductor:
    - Brevete vigente
    - DNI vigente
    - Certificado PBIP vigente
    - Antecedentes Penales vigente
    - Antecedentes Policiales vigente
    - SCRT (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud vigente.
- 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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 31 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


- 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.
- 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**

- 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 Sub Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente tiene un plano de circulación peatonal y vehicular aprobado por la Gerencia.
- 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).
- 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.
- La Sub 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**

- 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.
- DP WORLD CALLAO debe disponer, a través de la Sub 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.
- La iluminación de emergencia en DP WORLD CALLAO debe cumplir con la Certificación de Defensa Civil.
- DP WORLD CALLAO dispone la elaboración del procedimiento de inspección y pruebas de la iluminación de emergencia del Terminal Portuario.


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 32 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 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

- 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 PPIP se encuentra aprobado por la APN.
- DP WORLD CALLAO se encuentra permanentemente expuesta a diferentes tipos de siniestros, pudiendo ser estos causados por la 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 Sub Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente, en conjunto con la Sub Gerencia de Seguridad Civil, realizan la evaluación y análisis de estos riesgos.
- 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 Sub Gerencia de Seguridad y Medio Ambiente y Sub Gerencia de Seguridad Civil.
- El Plan de Emergencia elaborado por la Sub 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.
- 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.
- Ambas sub 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.
- Cada Plan de Emergencia contiene instrucciones precisas y claras, así como, indica las personas participantes y ejecutantes responsables.
- Las Sub 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 desempeñe actividades laborales tanto en la zona administrativa como en la zona



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 33 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


operativa.

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

- 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.
- 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:

1. El límite de velocidad dentro del Terminal Portuario es de 30 km/h. La sugerida en las curvas es de 15 km/h.
2. 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.
3. En el Terminal Portuario circularán Supervisores de Operaciones que también servirán de apoyo para aclarar cualquier duda o prestar ayuda en caso que se requiera.
4. Se deben respetar las señales de tránsito y el sentido de dirección al conducir. Las mismas están claramente marcadas en todo el Terminal Portuario.
5. 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.
6. Nunca estacione fuera de las áreas designadas.
7. Deberá conducir manteniendo el carril derecho y siempre esté pendiente del movimiento de vehículos en las vías adyacentes.
8. Se debe disminuir la velocidad cuando se esté desplazando por curvas y zonas muy congestionadas.
9. Debe mantenerse siempre dentro de la ruta de tráfico delimitada y asignada. NUNCA se debe cortar camino cruzando por la zona definida para contenedores.
10. Siempre considere las condiciones del clima y reduzca la velocidad en situaciones de densa neblina, llovizna, etc.
11. Siempre deténgase en las intersecciones y señales de advertencia.
12. NUNCA adelante a otro camión a menos que esté estacionado o accidentado.
13. NUNCA retroceda, o de ser necesario, solo se debe hacer con la ayuda de un Supervisor de Operaciones del Terminal Portuario
14. 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".
15. No está permitido llevar pasajero.
16. Informar de inmediato al Supervisor de Operaciones de cualquier incidente o falla que se le presente.
17. 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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 34 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


Supervisores de Operaciones del Terminal Portuario.

18. No está permitido hacer reparaciones dentro del Terminal Portuario, salvo casos de emergencia y previa comunicación al Superintendente de Operaciones del Terminal Portuario.
19. 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.
20. Ningún vehículo debe obstaculizar la zona de desplazamiento de las maquinarias. Está prohibido estacionar el camión en las vigas de paso de las grúas de patio (RTGs).
21. No conduzca debajo de carga suspendida.
22. Los camiones externos no están permitidos de circular en el muelle ni debajo de las grúas de barco (pórtico).
23. 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.
24. Elemento probatorio de que el vehículo cumple con los requerimientos de la revisión técnica.
25. Transporte externo debe contar con seguro SOAT, tarjeta de propiedad, tarjeta de chasis, tarjeta de circulación, seguro contra terceros-riesgos.
26. Todos los choferes deben haber realizado curso de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y haber participado en los talleres de inducción general de seguridad impartido por DP WORLD CALLAO.
27. Nunca debe abandonar su vehículo con el fin de refugiarse bajo el chasis u otra parte del vehículo, maquinaria o pieza del equipo.
28. Manténgase pendiente de las luces de advertencias, sirenas, campanas y las bocinas tanto de las grúas como de los camiones internos.
29. 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.
30. 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.
31. Cumpla con el mantenimiento rutinario de su vehículo para disminuir la emisión de gases tóxicos y derrames de aceites y otros hidrocarburos.
32. Está prohibido arrojar basura en el Terminal Portuario.

### 10.8 Declaración de Inoperatividad

- 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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 35 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 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.

#### **10.10 Condiciones para el uso de los muelles**


- 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.
- Las naves deben estar dotadas con sus equipos de navegación y equipos de seguridad en perfecto estado.
- 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. Infracciones al Reglamento**

- 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.
- El detalle de las sanciones correspondientes a cada tipo de infracción se ubica encuentra en el “REGLAMENTO DE INGRESO DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA PARA LA RECEPCIÓN Y ENTREGA DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL DE CONTENEDORES – MUELLE SUR” ubicado en nuestra página web.

#### **12. Difusión de la información de la empresa**

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 36 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

.....

## **ANEXO 01 -Trabajo en el Barco coordinación de Carga y Descarga Lo - Lo**

### **1.1 Propósito**

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**


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.

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.

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.

El Gerente de Operaciones y el Sub Gerente de Operaciones son responsables de emitir y actualizar este procedimiento de operaciones.

### **1.3 Procedimiento**

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 37 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### 1.3.1 Carga / Descarga

La secuencia de eventos al cargar y descargar contenedores u otro tipo de carga de barcos LoLo deberá seguir los procedimientos contenidos en los diagramas de flujo a continuación. Dichas operaciones deberán tomar en cuenta los siguientes requerimientos adicionales, según corresponda.

Ningún contenedor deberá cargarse o descargarse con equipo de trincado que haya sido colocado o dejado en posición previamente, todo debe ser retirado previamente.

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 del buque que son específico para su almacenamiento.

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 Carga

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


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 el Barco – Carga y Descarga Ro-Ro

### 2.1 Propósito

Este procedimiento describe las acciones que se tomarán respecto a la carga y descarga de barcos ro-ro.

### 2.2 Responsabilidad

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 38 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

Los Supervisores de Operaciones son responsables de asegurar que todas las actividades a bordo del barco 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.

El Gerente de Operaciones y el Sub gerente de Operaciones, tiene la responsabilidad general de las operaciones llevadas a cabo en cada turno.

El Gerente de Operaciones y el Sub gerente de Operaciones es responsable de emitir y actualizar este procedimiento de operaciones.

### 2.3 Procedimiento

Las coordinaciones de trabajo varían según el operador del barco 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 un barco Ro-Ro.

La operación de descarga de un barco ro-ro deberá finalizar antes de comenzar con la carga.

Con los barcos 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.


Las rampas y cualquier otro dispositivo o tapa hidráulica no deberán ser operadas por personal del Terminal Portuario. El Supervisor de Operaciones deberá solicitar que el oficial de guardia del barco lleve a cabo todas aquellas operaciones con su tripulación.

Bajo ninguna circunstancia se permitirá el acceso de trabajadores o equipo portuario al barco antes de que la rampa se encuentre firmemente posicionada.

### 2.4 Registros

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

### 3. Trabajo en el Barco – Planta & Equipos

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 39 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### 3.1 Propósito

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. 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

Las responsabilidades de las diversas verificaciones y precauciones se establecen en el procedimiento detallado a continuación.

El gerente de operaciones es responsable de los contenidos, la emisión y actualización de este procedimiento.

### 3.3 Procedimiento

#### 3.3.1 Grúas Pórtico.

La responsabilidad por la operación segura de las grúas pórtico es del Supervisor de Operaciones asignado para trabajo en el barco y que 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.

El boom de la grúa deberá estar completamente levantado siempre que la grúa pórtico tenga que pasar por la superestructura el barco. .


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 él mismo de que es seguro maniobrar antes de iniciar el movimiento.

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.

El Operador de QC siempre deberá asegurarse de que los 4 twislocks estén enganchados en la tapa o en los contenedores antes de iniciar el izado, deben observar las señales del spreader.

Los Operadores de QC no deben izar la carga sin sentir el peso y después pueden aplicar velocidad.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 40 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

de Ingeniería deberá ser llamado 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.

Cuando esté detenida y no se le haya asignado trabajo en el barco, 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”

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.

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 del buque nunca en la grúa pórtico. Deberá tomarse en cuenta de que este tipo de “spreader” tiene importantes restricciones en cuanto a operatividad y rendimiento.


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.

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. Adpatador para carga 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.

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”.

Los límites de carga segura deberán estar marcados claramente en todos los “spreaders” o dispositivos de izado. Cuando no sea factible marcar dichos equipos,



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 41 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

los límites de carga segura deberán estar registrada en una etiqueta o placa adherida al mismo.

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.

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)**

Las tapas de bodega sólo las abrirá y cerrará personal del barco. En ninguna circunstancia el personal del Terminal Portuario operará equipos del barco que no sean grúas de a bordo (Vessel Gears) y estas serán usadas solo en caso de emergencias y con la debida autorización del Gerente, Sub Gerente de Operaciones.


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.

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.

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

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.

El Supervisor de Operaciones o chequeador deberá primero obtener autorización del oficial de guardia del barco para levantar una tapa, Es deber del oficial de guardia asegurarse de que todos los dispositivos de seguridad hayan sido retirados.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 42 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

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

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

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.

El Supervisor de Operaciones registrará, en el reporte de novedades, el tiempo usado para solventar el problema y lo registrara como un retraso

## 4. Trabajo en el Barco – Liberación de un contenedor atascado

### 4.1 Propósito

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


### 4.2 Responsabilidad

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.

En el caso de transferir la responsabilidad a ingeniería, un ingeniero senior asumirá el control y la responsabilidad por las acciones llevadas a cabo.

Sin importar quién sea la persona a cargo, se deberá tener debido cuidado y consideración en todo momento con respecto a la salud y 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.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 43 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### 4.3 Procedimiento

El diagrama de flujo adjunto detalla las acciones en el caso de que el contenedor se atasque en las guías o celda de un barco. 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.

Todas las acciones correctivas propuestas deberán ser cuidadosamente pensadas antes de ser puestas en marcha.

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

Los reportes de incidentes y reportes de accidentes deberán ser envidados al finalizar cada turno de trabajo en el barco.

## 5. Aseguramiento de Contenedores y Carga

### 5.1 Propósito

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

### 5.2 Responsabilidad


La responsabilidad mayor del aseguramiento de contenedores y carga la tiene el Primer Oficial del barco. .

La responsabilidad general de asegurar que se cumple con los requerimientos del barco es del Supervisor de Operaciones.

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 el barco (trincado).

### 5.3 Procedimiento General

Los peligros a los que se exponen los miembros de las cuadrillas de trincado son considerables. Sin embargo, éstos pueden reducirse significativamente siguiendo buenas prácticas laborales y usando el equipo de seguridad para trabajos en alturas, entregado.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 44 de 90
Preparado por:	Revisado por:	Aprobado por:	Revisión N°:	Fecha de Revisión:	Código:
<b>ERICKA REYNA</b>	<b>ALEXANDER CIVIRA</b>	<b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	<b>02</b>	<b>17-12-2015</b>	<b>OPS-R-001</b>

Aunque parezca que los barcos totalmente celulares presentan menos riesgos – dado que usualmente no hay requerimiento de trincado debajo de la cubierta – estos barcos tienden a cargar más contenedores en cubierta, aumentando significativamente el riesgo de accidentes o heridas. 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.

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.

Desde enero de 1998, la legislación internacional (y las reglas de Sociedades Clasificadoras) exige a los barcos que tengan abordado un manual de aparejos aprobado que detalle los sistemas aprobados y los equipos que se deben usar.

El Supervisor de Operaciones y estibadores deben familiarizarse con el plan de trincado y los dispositivos que se usan en el barco, antes de comenzar el trabajo. De haber alguna duda, deberá consultar con el oficial de guardia de inmediato.

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 barco 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 del barco para determinar la forma más efectiva de asegurar dicha carga.


Las fuerzas dinámicas que actúan en un barco – y su carga- cuando el barco 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.

El trabajo de la cuadrilla de trincado puede tener un efecto en el desempeño del barco en forma de retrasos al liberar los tensores para permitir una rápida descarga, o al no colocar los tensores rápidamente cuando al momento de cargar. No mantener el ritmo de asegurar y desasegurar en el programa de carga y descarga, puede retrasar la salida del barco.

Bajo ninguna circunstancia se permitirá que los miembros de la cuadrilla de trincado trabajen adyacentes a bodegas abiertas.

Todos los miembros de la cuadrilla de trincado deberán usar ropa protectora en todo momento – chalecos de alta visibilidad, cascos y zapatos de seguridad, también sus arneses para trabajos en altura.

### **5.3.1 Prácticas de Trabajo – liberación de twislocks**

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 45 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

Los contenedores de líneas superiores generalmente se aseguran por medio de twislocks y deberán ser liberados utilizando un actuador o varilla de destrínque. Cuando los contenedores no puedan ser liberados con este método, es decir, tiers muy altas, el personal deberá usar las cestas de seguridad (Safety Cages).

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.

Establecer si se han usado twislocks manuales y dónde han sido colocados para advertir que se pueden caer al ser izado el contenedor.

Al trabajar en barcos 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 del barco, 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.

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.

Se deberá tener cuidado al manipular tensores para evitar lesiones al personal al ser soltados, incluso desde una altura relativamente baja.


Todos los miembros de la cuadrilla de trincado deberán permanecer a 3 contenedores de distancia en el bay donde están trabajando.

Los tensores liberados deben colocarse en recipientes adyacentes en la cubierta de la cual se han removido y no deben dejarse de modo que inadvertidamente caigan dentro de la bodega o se vayan en una tapa.

Respecto de la liberación de contenedores: Se deberá tener mucho cuidado al trabajar bajo cubierta en barcos 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.

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.

Las trincas liberadas de los contenedores o la carga estibada bajo cubierta se colocarán en recipientes u otros receptáculos y retirados en forma segura del área de trabajo.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 46 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

A excepción de ciertos tipos de twislocks que se pueden colocar antes de cargar el contenedor, el caso de los semiautomáticos, los dispositivos de trincas no deben ser bajados del barco.

### 5.3.2 Prácticas de Trabajo

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.

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.

Los dispositivos de seguridad deberán aplicarse a medida que progresa la carga.

Se deberá alentar al personal a que trabaje en equipos de por lo menos dos personas cuando levanten y coloquen trincas u otros dispositivos de aseguramiento

### 5.3.3 Aseguramiento de contenedores especiales

Las coordinaciones para el trincado deberán compensar cualquier reducción en la fuerza del contenedor, y a la vez asegurar que la carga esté segura.

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.

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.

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.

Cuando la carga se ubique en contenedores de plataforma, el Supervisor de Operaciones se asegurará que los espacios entre contenedores sean rellenos con madera. Podría necesitarse piso de madera si la carga es tal que su masa debe disiparse.

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 usar las vigas intercostales

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 47 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

Generalmente, la carga que no está en contenedor deberá asegurarse a los 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.

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 del barco.

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

Se deberán aplicar dispositivos de aseguramiento a un barco Ro-Ro conforme al manual de sistemas de aseguramiento del barco y los requerimientos establecidos arriba, incluyendo la comunicación con el Supervisor de Operaciones y el Primer Oficial.


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.

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 al barco.

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.

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.

Se deberá aplicar cables de modo que la parte sometida a tensión no esté obstruida.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 48 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.

En caso de duda – duplicar los cables.

Equipo de aseguramiento y herramientas – operación y precauciones

El Supervisor de Operaciones inspeccionará todas las escaleras proporcionadas por el barco (por el almacén del Terminal Portuario) para asegurarse de que no estén dañadas y estén aptas para su uso).

Al ajustar pernos y tornillos, se deberá tener cuidado de no “sobreajustar” ya que esto puede aumentar la tensión en los cables y por ende reducir su carga funcional.

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

El Supervisor de Operaciones llevará un registro del trabajo llevado a cabo a bordo de cada barco y un resumen del mismo, y los enviarán al Superintendente de Operaciones al final de cada turno/finalización del trincado.

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 del barco, incluyendo el cumplimiento con los requerimientos de sistema del barco. Dicha copia firmada será guardada en la carpeta del barco y archivada

#### 5.5 Procedimiento


El Supervisor de Operaciones llevará un registro del trabajo llevado a cabo a bordo de cada barco y un resumen del mismo, y los enviarán al Superintendente de Operaciones al final de cada turno/finalización del trincado.

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 del barco, incluyendo el cumplimiento con los requerimientos de sistema del barco. Dicha copia firmada será guardada en la carpeta del barco y archivada

El diagrama de flujo adjunto indica los diversos requisitos y actividades a seguir cuando se entreguen contenedores o carga interna a trailers desde barcos Ro-Ro.


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.



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 49 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

## 5.6 Registros

Órdenes de liberación, hojas de movimientos, tarjetas “T”, y copias de EIR retenidas por el centro de control durante 12 meses, para luego archivarlas


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 50 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

## **ANEXO 02 - SUMINISTRO A LAS NAVES A CARGO DE LAS AGENCIAS MARITIMAS**

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:

- 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.
- Deberá adjuntar a la solicitud los siguientes documentos de la Empresa que Brinda este Servicio Portuario:
  1. Copia de la licencia otorgada por la APN a la Empresa que Brinda el Servicio.
  2. Copia del Certificado de Matrícula de la embarcación o Vehículo con el que realizará el servicio.
  3. Copia del Seguro contra terceros.
  4. Copia del Seguro de Contaminación.
  5. 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
    - Copia del curso PBI Básico I brindado por una institución reconocida por la APN.
- Se deberá coordinar con la Oficina de Seguridad la Inducción General de Seguridad de DP WORLD CALLAO.
- Con la Información requerida el Personal se encuentra HABILITADO a ingresar a las instalaciones de DP WORLD CALLAO.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 51 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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:

- Nombre y/o Razón Social de la Línea Naviera que solicita el servicio.
- Nombre y/o Razón Social del Agente Marítimo responsable por el Servicio.
- Nombre y/o Razón Social de la Empresa del Servicio Portuario a realizar.
- Nombre completo y DNI de trabajadores HABILITADOS.
- Fecha y Hora estimada del Inicio y Fin del Servicio.
- SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud.

c) Para ingresar a las instalaciones del DP WORLD CALLAO:

- Portar DNI y/o Pasaporte
- El personal que participe en las operaciones deberá contar con los Equipos de Protección Básicos.
- Botas de Seguridad.
- Casco de Seguridad.
- Chaleco Reflectivo de Seguridad.
- Chaleco Salvavidas.
- 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, éste vehículo deberá contar con la Revisión Técnica Vehicular y con el seguro contra Terceros.
- 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 pre establecidos 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:


- Infringir hasta DOS (02) veces durante un año las normas de seguridad pre establecidas 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:

- Tener hasta DOS (02) suspensiones en el lapso de un año.
- Exponerse o exponer a los usuarios del Terminal Portuario a situaciones de alto riesgo.
- 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).

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 52 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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

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

### **CASOS ESPECIALES ESPECÍFICOS:**

Para el caso del Servicio Cambio de tripulantes:

- DP WORLD CALLAO sólo permitirá la salida de los tripulantes que sean validados por Migraciones y Aduanas.
- 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 p Portuario.

Para el caso de Avituallamiento:


- 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:

- 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.
- 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:
  - Copia de la licencia otorgada por la APN al Recolector.
  - Recibir la Inducción General de Seguridad de DP WORLD CALLAO.
  - Certificado anual de prueba de la presión hidrostática de la manguera.
  - certificado comercial de fabricación de manga.
  - Seguros contra terceros y otros.
  - De acuerdo a la actividad y duración se solicita un examen médico que puede tener validez hasta 6 meses.
  - 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, a través de los correos electrónicos [DPWC.Accesos@dpworldcallao.com.pe](mailto:DPWC.Accesos@dpworldcallao.com.pe), [DPWC.Identificaciones@dpworldcallao.com.pe](mailto:DPWC.Identificaciones@dpworldcallao.com.pe); [Callao.Safety@dpworldcallao.com.pe](mailto:Callao.Safety@dpworldcallao.com.pe), por medios electrónicos el requerimiento para la prestación del servicio. 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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 53 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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.
1. 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.
  2. Enviar con la debida anticipación el SCTR (Seguro Complementario de Trabajos de Riesgo) de pensión y salud.
  3. 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
1. Copia del Requerimiento del Servicio de la Línea Naviera.
- f) Para la recepción de residuos líquidos, se deberá tener en consideración lo siguiente:
- 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).
  - 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.
  - Durante la operación con residuos oleosos deberán contar con una barrera de contención, la cual deberá estar lista para ser utilizada en caso de un derrame, a fin de prevenir la contaminación del medio ambiente.
- 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:
- Botas de Seguridad
  - Casco de Seguridad
  - Mameluco reflectivo
  - Chaleco Salvavidas
  - Guantes para hidrocarburos
  - Mascarilla con filtros de doble línea, para gases.



## REGLAMENTO DE OPERACIONES

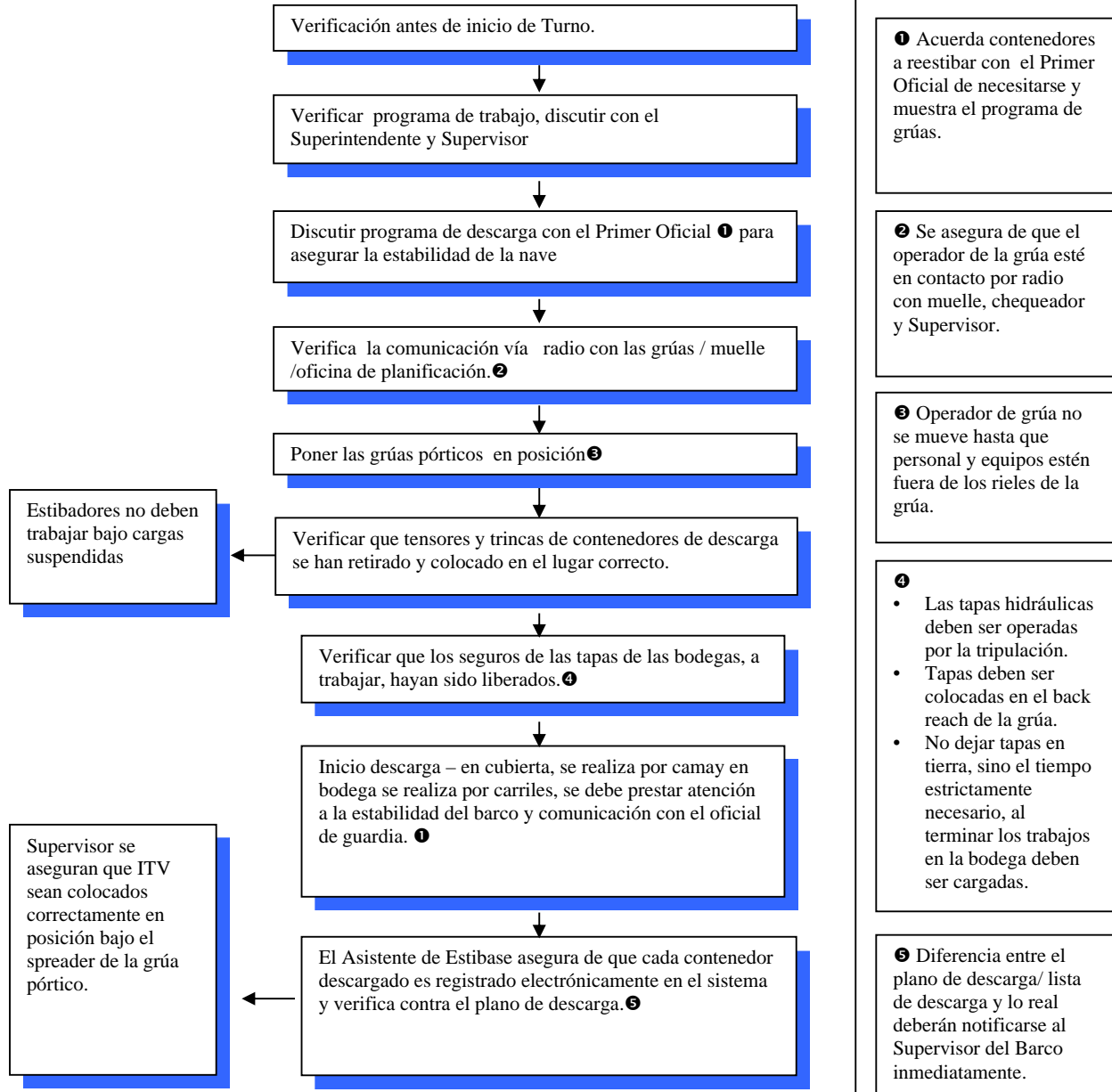
Página:  
Página 54 de  
90

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

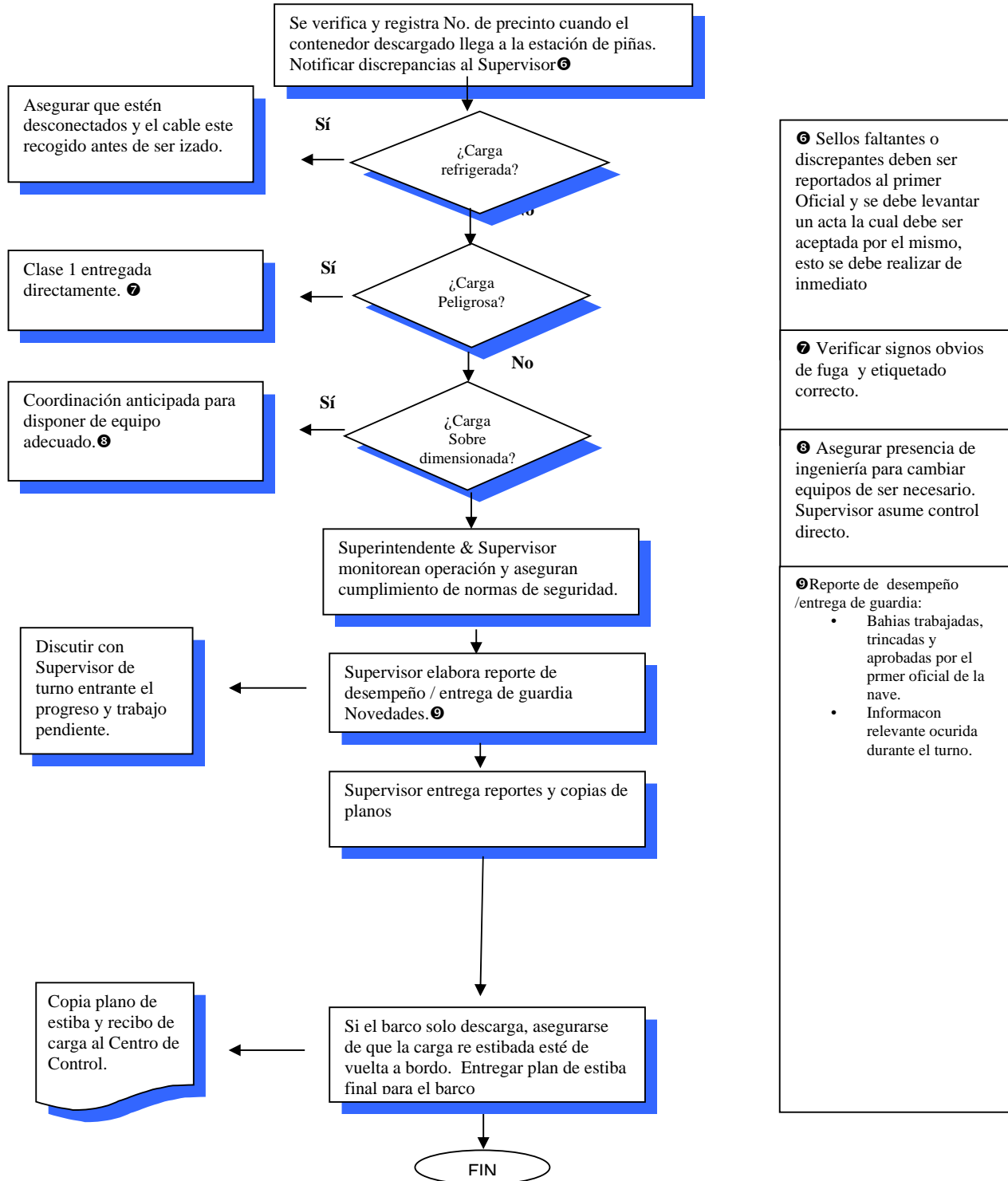
		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 55 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### ANEXO 03 - FLUJOGRAMAS DE OPERACIONES

#### Procedimiento de Descarga



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



Asegurar que estén desconectados y el cable este recogido antes de ser izado.

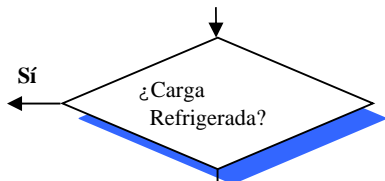
Clase 1 entregada directamente. ⑦

Coordinación anticipada para disponer de equipo adecuado. ⑧

Discutir con Supervisor de turno entrante el progreso y trabajo pendiente.


Copia plano de estiba y recibo de carga al Centro de Control.

Verificar dirección de puertas. Informar a Oficial de Guardia cuando se hayan cargado para asegurar conexión

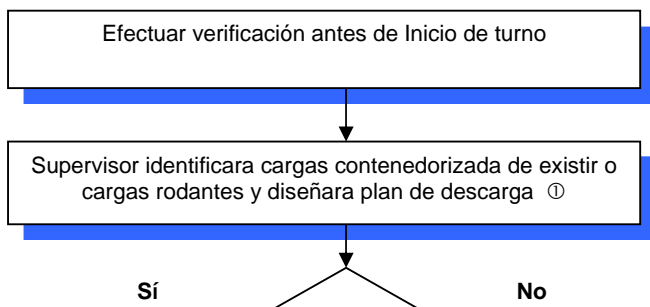


**⑤** Planificación debe asegurarse de recibir por escrito, los manifiestos de carga peligrosa, números en caso de emergencia y cualquier condición especial que tenga el contenedor



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 57 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

**Trabajo en el Barco – Procedimiento de Descarga Ro-Ro**



- ①
- ◆ Operador de barco puede imponer restricciones o requisitos de carga/ descarga
  - ◆ Supervisor de patio asegura que se haya reservado espacio para la descarga.



# REGLAMENTO DE OPERACIONES

Página:  
Página 58 de  
90


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

Coordinar con Supervisor del turno siguiente el progreso del trabajo y el trabajo pendiente.

Supervisor prepara y remite reporte de novedades de fin de turno. ⑥

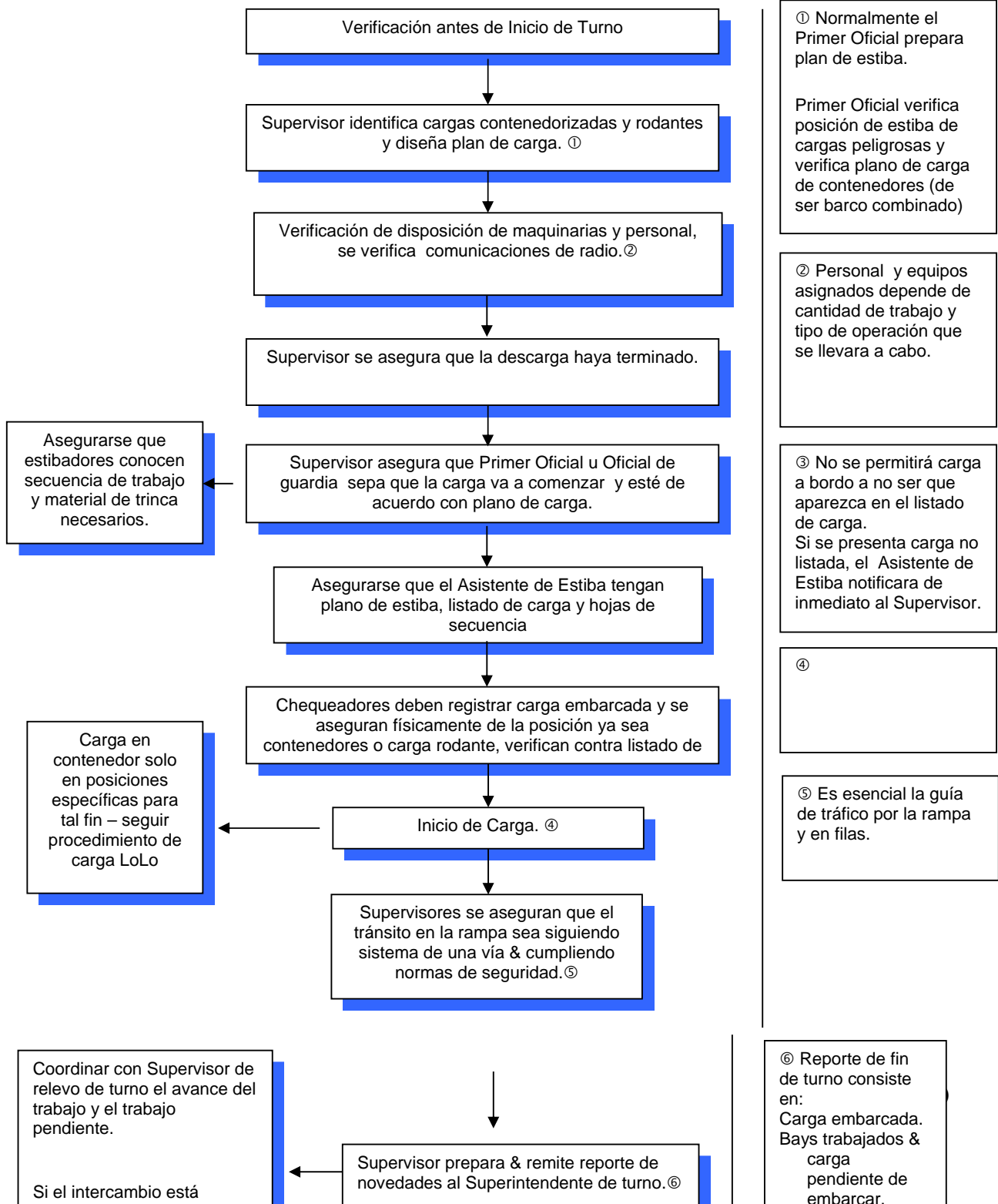
⑥ Reporte de desempeño de fin de turno consistirá en:


- Carga descargada.
- Bay o cubiertas trabajadas & carga pendiente.
- Plano de estiba
- Detalles de retrasos en las operaciones.
- Discrepancias – comparar lista de descarga con lista de

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 59 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

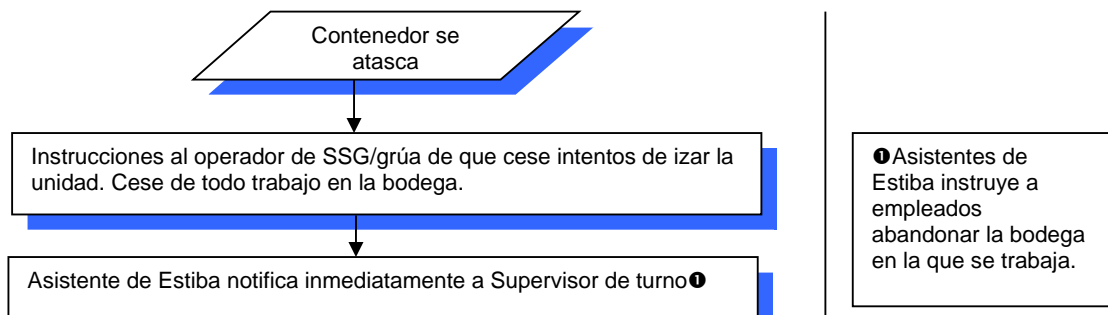
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>
---------------------------------------	--	---	---------------------------	---	-----------------------------

## Trabajo en el Barco – Operación de Carga Ro-Ro

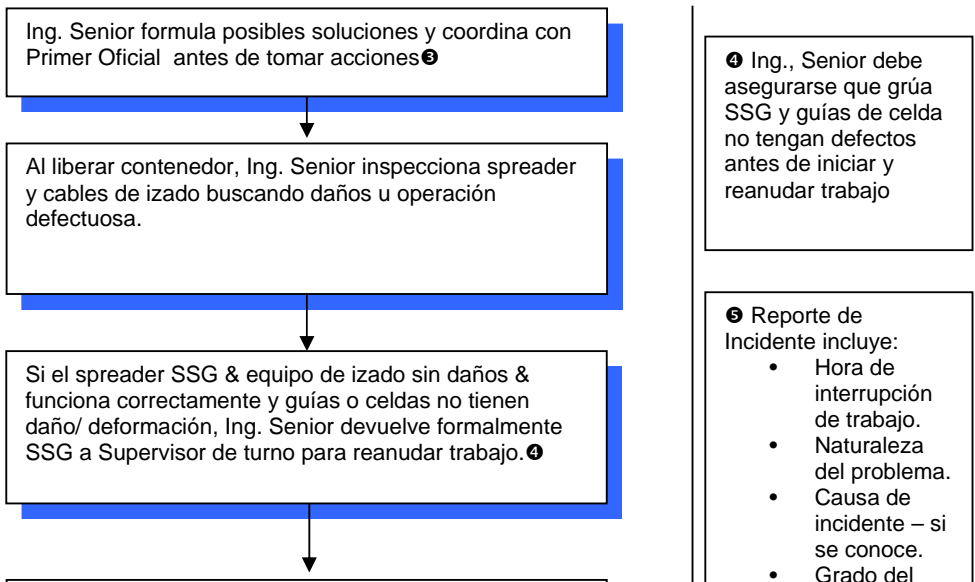



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 61 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### Trabajo en el Barco – Liberación de un Contenedor Atascado

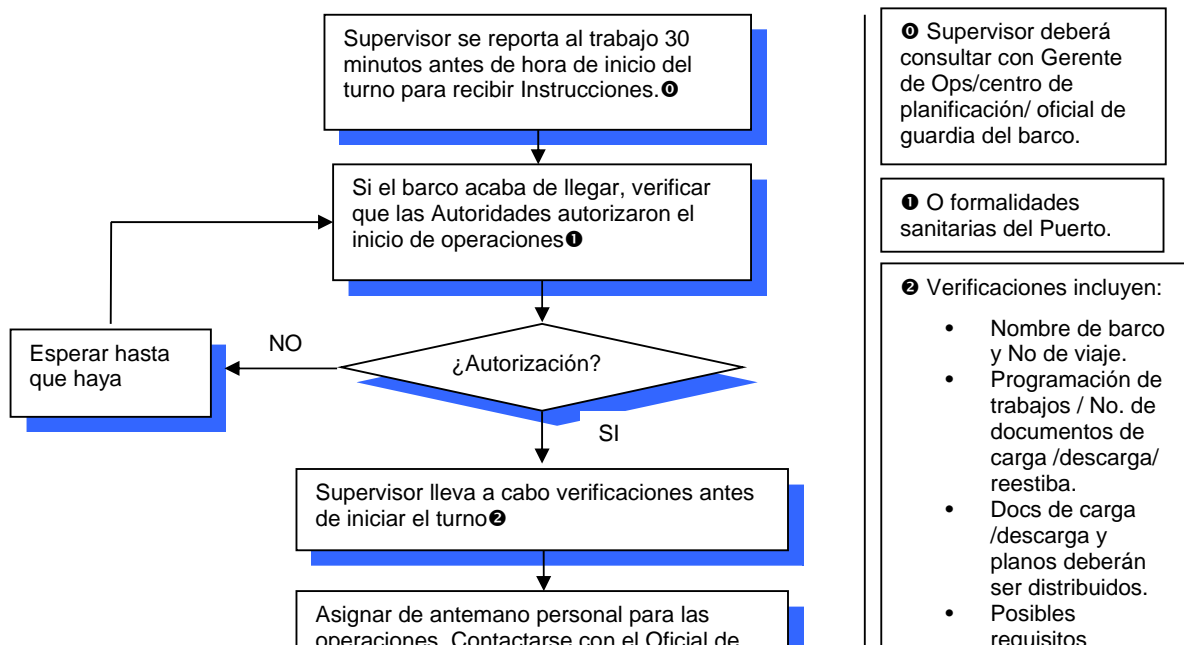



Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>
---------------------------------------	--	---	---------------------------	---	-----------------------------



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 63 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

#### ANEXO 04 - VERIFICACIONES ANTES DE EMPEZAR EL TURNO & FAMILIARIZACIÓN



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 64 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

## **ANEXO 05 ALMACENAJE**

### **1. Transferencia en el muelle – Verificaciones Antes de Iniciar el Turno**

#### **1.1 Propósito**


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 hombres y el equipo asignados al turno.

#### **1.2 Responsabilidad**

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.

La responsabilidad del contenido, emisión y actualización de este procedimiento es del Sub Gerente y Gerente de Operaciones.



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 65 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### 1.3 Procedimiento

Los requerimientos contenidos en el procedimiento establecido en el diagrama de flujo adjunto 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.

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.

### 1.4 Registros

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

Establecer los requisitos respecto de las operaciones de transferencia en el embarcadero relacionadas al trabajo de diversos barcos en el Terminal Portuario.

### 2.2 Responsabilidad


El Superintendente de Operaciones tiene la responsabilidad por la operación de transferencia en el muelle.

El Supervisor de Operaciones es responsable de controlar a todo el personal y las actividades asociadas en el muelle que tengan que ver con:

El desembarco de contenedores de importaciones entrantes a los (ITVs) para el reparto a los bloques de importaciones.

El izado de contenedores de exportación salientes (incluyendo los vacíos) de los ITVs 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 exportaciones al muelle y que los ITVs estén disponibles para recibir las cajas de importación para alimentar los bloques de importaciones.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 66 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

El Supervisor de Operaciones, reportando 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.

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

La operación de transferencia en el muelle es clave para lograr un buen rendimiento de intercambio en el barco 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

El equipo asignado para trabajar en las operaciones de transferencia en el muelle depende del número de contenedores (incluyendo vacíos) a intercambiar y los barcos programados en puerto. El Superintendente de Operaciones debe asignar los equipos deberá consultar con el Supervisor de Operaciones e Ingeniería para asegurarse de que suficientes RTG/ ITVs/FL estén disponibles para satisfacer las necesidades del turno y de la grúa pórtico asignada al buque.


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 del barco (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

Con respecto a los contenedores a descargarse de entrega directa, (caso contenedores IMO clase 1) el vehículo es llamado a posición debajo de la grúa pórtico en la secuencia requerida. El Inspector de 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.

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

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.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 67 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### 3. Transferencia en el Embarcadero –Operación de los Equipos & Verificaciones Antes de Iniciar el Turno

#### 3.1 Propósito

Guiar respecto a las verificaciones antes de iniciar el turno, operación de equipos y reglas de tránsito a seguir.

#### 3.2 Responsabilidad

La responsabilidad de asegurar que los operadores de maquinaria realicen las verificaciones recae en:

RTGs / RSs / ECHs / ITV – Supervisor de Operaciones.

QCs // FLs – Supervisor de Operaciones.

La responsabilidad del cumplimiento de las reglas de tránsito en el Terminal Portuario recae en el Superintendente de Operaciones.

La responsabilidad por el contenido, emisión y actualización de este procedimiento es del Gerente de Operaciones.

#### 3.3 Procedimiento


##### 3.3.1 Operación de los Equipos

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.

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. Está prohibido operar equipos bajo la influencia del alcohol o drogas, a no ser los medicamentos prescritos por un médico calificado que no afecten el 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.

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.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 68 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

teniendo cuidado con las superficies disperejas que puedan causar que la carga caiga.

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.

Las RTGs deberán ser Operadas sólo de modo tal que las ruedas permanezcan dentro de los carriles designados, estos carriles deben estar marcados por rayado de color amarillo.

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.

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.


Al finalizar el turno y siempre que la RTG no esté siendo operada, deberá estar posicionada en el área designada.

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.

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

- 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.
- 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 Portuario por ejemplo camiones externos. El plano del Terminal Portuario contenido en este manual muestra el flujo de tránsito aprobado.
- La única excepción a la regla anterior se aplica a los ITVs que entreguen contenedores al barco con puertas en dirección contraria, ejemplo Refrigerados

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 69 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


en algunos barcos. Una vez izados, el conductor deberá inmediatamente seguir el sistema de una vía establecido.

- 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 del barco o el Patio.
- Cuando no participe en actividades de izado, las RSs / ECHs / FLs deberá también seguir el sistema establecido de una sola vía.

No cumplir con el sistema de una sola vía podría tener como resultado:

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.

- Está prohibido el estacionamiento de vehículos o el ingreso no autorizado a los bloques de los contenedores. El no cumplimiento constituye una falta disciplinaria.
- 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.
- 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.
- 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).
- Los contenedores que lleguen al Terminal Portuario que sean carga IMO (según la definición del Código IMO IMDG) deberán estar marcados con las placas o etiqueta correspondientes para indicar claramente su estado. Los conductores deben tener información de seguridad para emergencias por escrito.
- Los contenedores con carga peligrosa deberán colocarse en el área designada para carga peligrosa. En el Terminal Portuario se consideraran los requerimientos de segregación recomendados por el código IMDG.
- Los conductores deberán permanecer en sus vehículos en todo momento, se considerara como falta grave a conductor interno o externo que se baje de su vehículo.
- 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.
- 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.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 70 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 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.
- 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.
- 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 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

La función de ingeniería deberá mantener los registros que cubren el uso de equipo y equipo dañado o defectuoso.

También deberá mantener registros que cubran la reparación in-situ.

Deberán mantenerse al alcance todos los registros individuales de mantenimientos llevados a cabo en cada ítem de equipo/maquinaria durante los tres años anteriores.

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

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.

### 4.2 Responsabilidad

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 71 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

El Sub Gerente y Gerente de Operaciones son responsables de todas las operaciones en el patio.

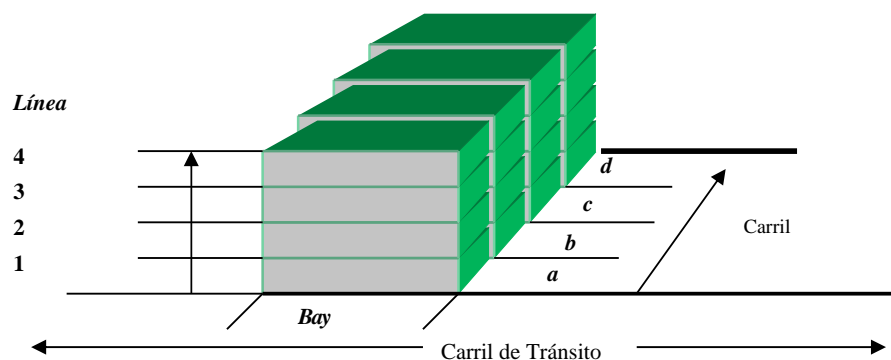
Los Superintendentes de Operaciones son responsables de las actividades cotidianas llevadas a cabo en el patio de contenedores.

Los Supervisores de Operaciones son responsables, bajo un sistema de turnos, de las tareas individuales que se les haya asignado.

El Sub Gerente y Gerente de Operaciones es responsable del contenido, emisión y actualización de este procedimiento.

#### 4.2.1 Operación de RTG

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



Los contenedores se apilarán en bloques principales usando la notación "2A", "2B", "2C" y así sucesivamente, comenzando por el bloque más al Este.


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.

Los contenedores de 20' ocuparán Bay impares y los de 40' ocuparán bay pares, es decir un contenedor de 40' ocuparía el bay 21 y 23, entonces sería posicionado en el sistema en el bay 22.

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".

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 72 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

#### 4.2.2 Reglas de Apilamiento del Terminal Portuario

Las Columnas y Filas se marcarán claramente con amarillo.

Los contenedores de 20' no se colocarán encima de contenedores de 40' ni los de 40' sobre los de 20'.

Se debe apilar lo más bajo posible mientras el volumen lo permita, de haber alto volumen se debe incrementar la altura.

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.

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.

Los contenedores open top o flat racks deberán estar apilados a 1 de alto

Las puertas de los contenedores deberán mirar en la misma dirección para coincidir con la orientación del barco y asistir en el flujo de transferencia del muelle.

Los contenedores de exportación deberán estar apilados según:


- El barco.
- Puerto de descarga,
- Peso (ligero, medio, pesado), y
- Tamaño (20', 40' etc.).
- Las exportaciones deberán apilarse de acuerdo a las ubicaciones emitidas por el Centro de Planificación.

Los espacios adyacentes a un contenedor sobredimensión no deberán llenarse, estos contenedores con sobredimensión es recomendable colocarlos en posiciones específicas para tal fin.

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 dicho contenedores.

Los contenedores con clasificación IMO deberán apilarse conforme al código general IMDG de normas de segregación – ver manipulación y almacenamiento de Contenedores Especiales.



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 73 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

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

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.

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

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.

#### 4.2.4 Averías de los Equipos

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.

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.

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.

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.

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 bloque 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.

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 74 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

alrededor del equipo averiado. Durante las horas de oscuridad, se colocarán luces intermitentes en y alrededor de las cercas.

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.

El Ingeniero de Servicio, una vez que el equipo haya sido reparado, notificará al Supervisor de Operaciones,


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.

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 el barco.

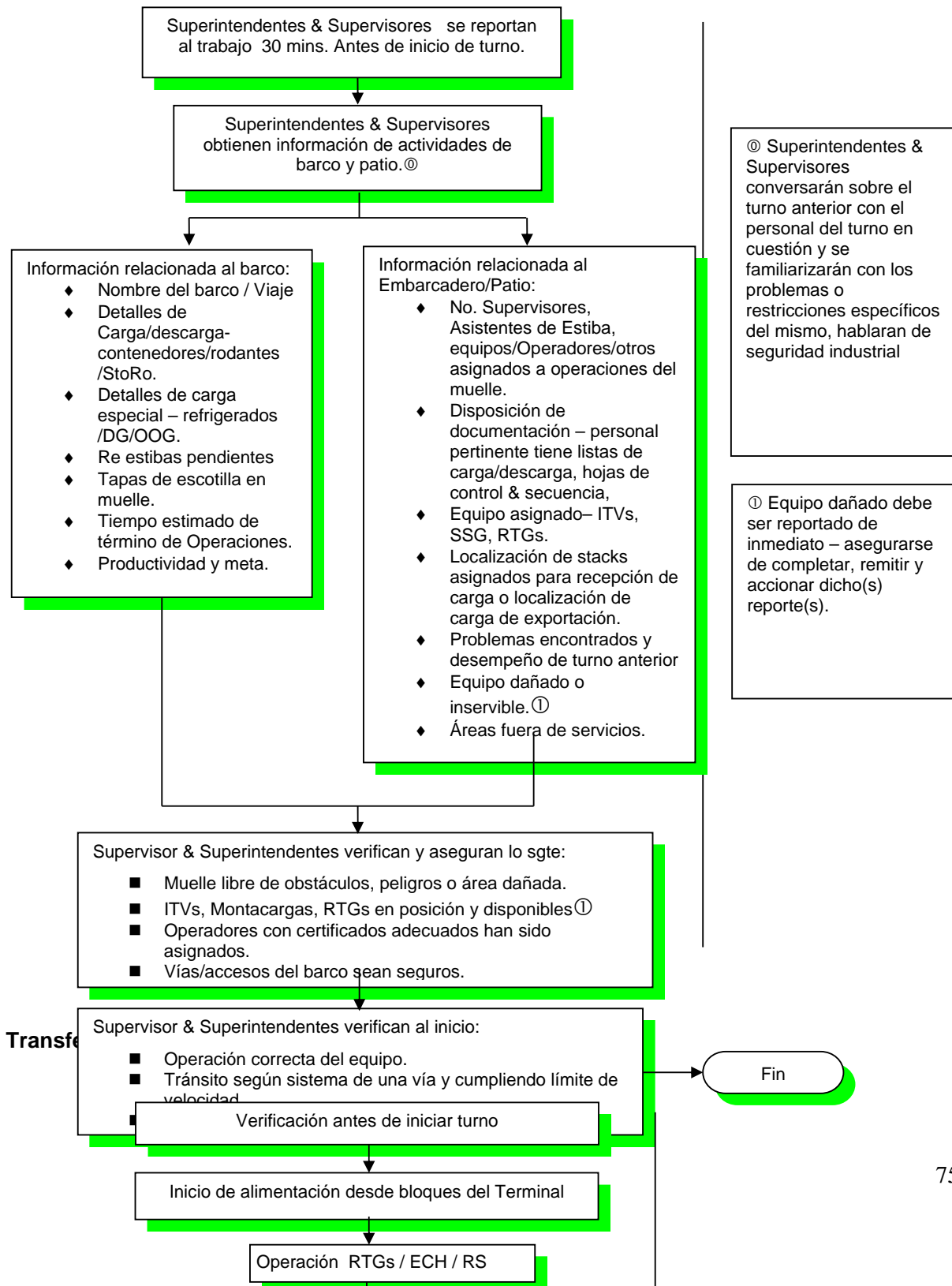
Semanalmente, Gerente de Ingeniería brindará al Gerente de Operaciones un resumen del mantenimiento llevado a cabo durante la semana El cronograma de mantenimiento indicará lo siguiente:

- Descripción del equipo,
- Fecha de finalización del servicio,
- Tipo de servicio efectuado – tiempo el que el equipo no estará disponible.

Se pondrá fecha al mantenimiento del equipo y se indicará el número de semana.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 75 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### ANEXO 06 -Transferencia en el muelle – Verificaciones antes de Iniciar el Turno

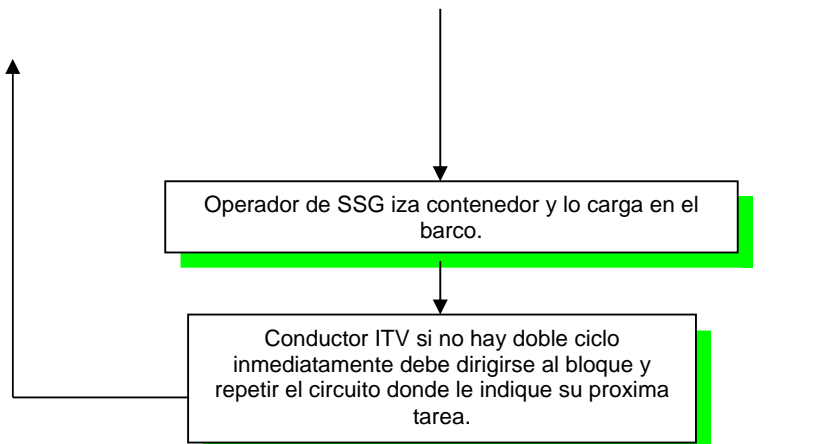





# REGLAMENTO DE OPERACIONES

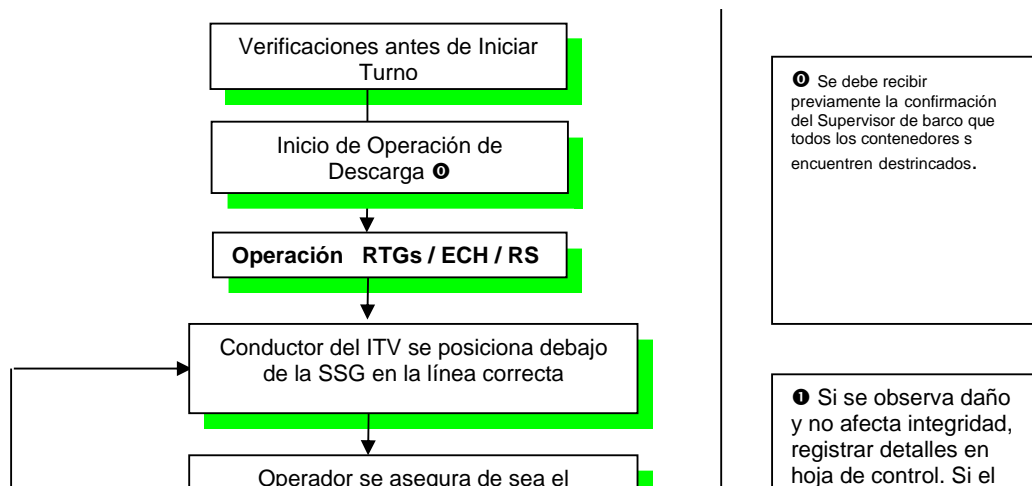
Página:  
Página 76 de  
90

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



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 77 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

### Transferencia en el Embarcadero – Operación de Descarga LOLO





# REGLAMENTO DE OPERACIONES

Página:  
Página 78 de  
90

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

Al final del turno, el Supervisor prepara los reportes de desempeño y novedades de fin de turno, Los Asistentes de Estiba remiten hojas de control y listas de descarga al Superintendente ③



FIN


- ③ Reporte de Desempeño de Fin de Turno incluye:
- No. De contenedores descargados
  - Demoras en operaciones
  - N° de SSG /RTGs/FL/ITV usados
  - Cantidad de Trabajadores.



## REGLAMENTO DE OPERACIONES

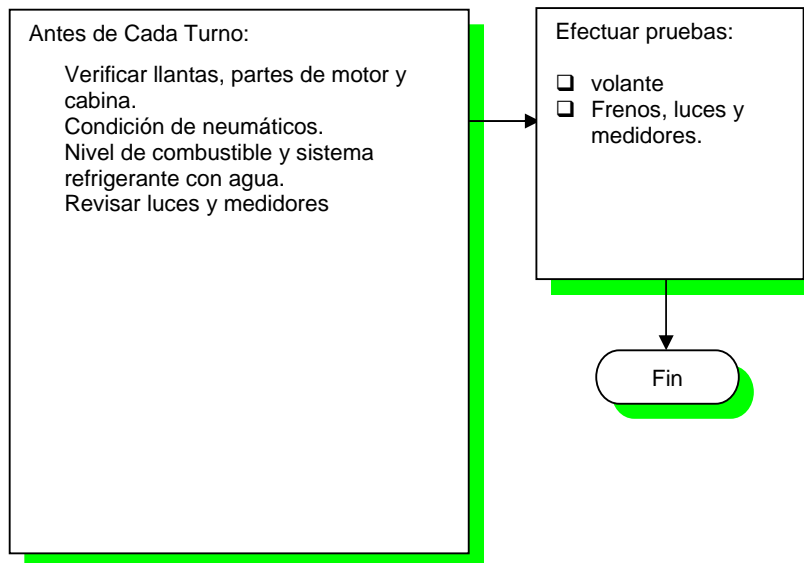
Página:  
Página 79 de  
90

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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 80 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

**Transferencia en el muelle – Operación de los Equipos, Verificaciones antes de Iniciar el Turno**

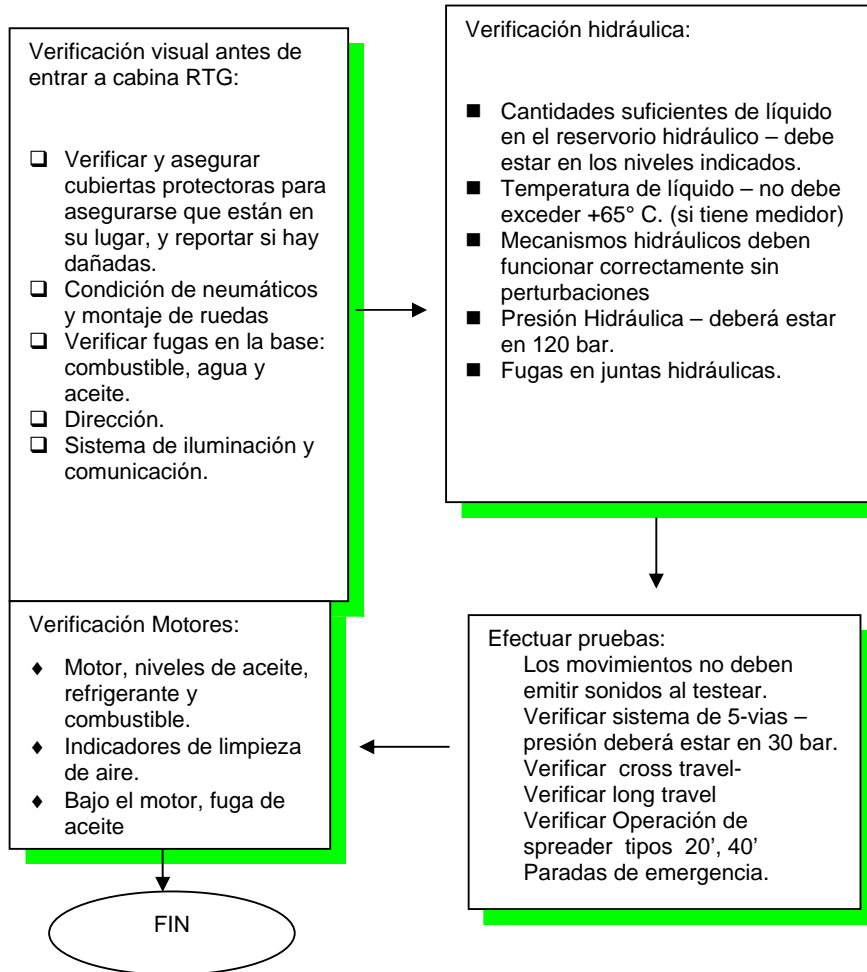
**Camiones y Boomcarts (ITVs)**



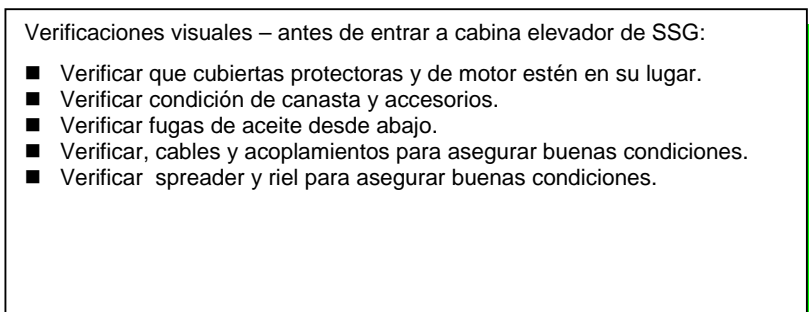
**Grúas de Patio (RTGs)**




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



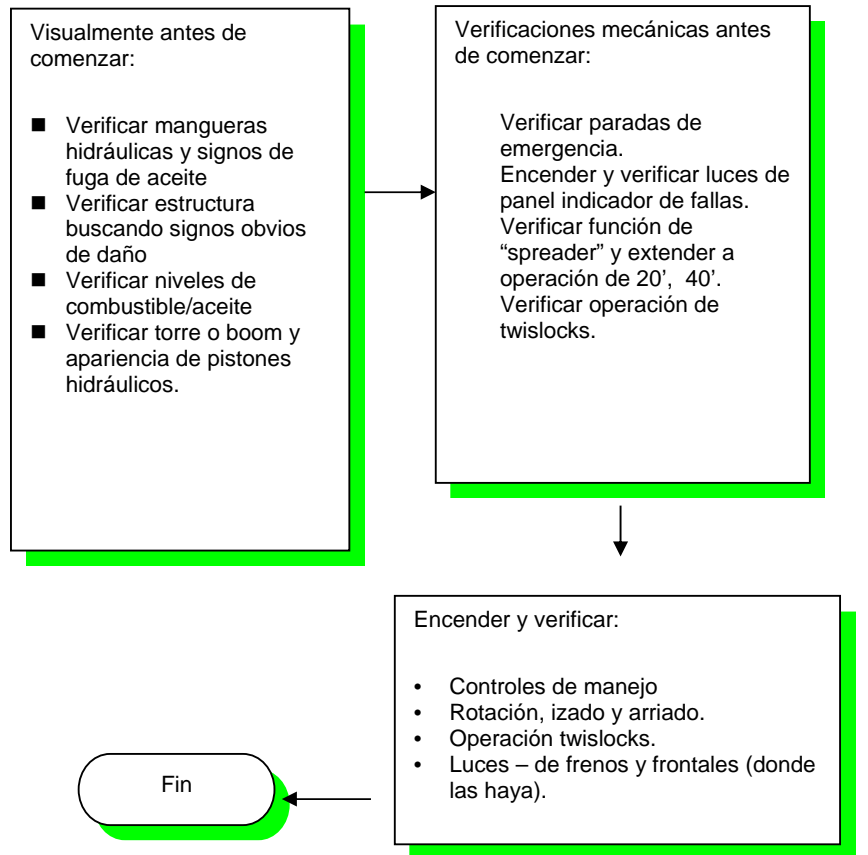
## Grúa Pórtico (QC)



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 82 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 83 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

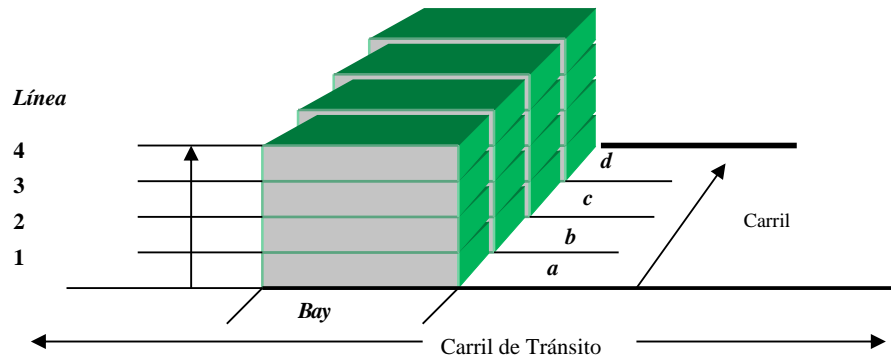
### Reach Stacker y Empty Container Handlers (RSs / ECHs)



### Operación de RTG


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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 84 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>




## ANEXO 07 - GLOSARIO DE TERMINOS


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

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 85 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>


- 1.1 **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.
- 1.2 **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.
- 1.3 **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.
- 1.4 **Amarradero:** Espacio físico designado en el Terminal Portuario para el Amarre y Desamarre de la Nave.
- 1.5 **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.
- 1.6 **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.
- 1.7 **Atraque:** Operación de conducir la nave desde el fondeadero oficial del Puerto y atracarla al amarradero que se haya asignado.
- 1.8 **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 facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- 1.9 **BAPLIE (EDI):** Documento electrónico en el que se indica la ubicación, categoría, tipo y la posición de los contenedores dentro del buque.
- 1.10 **BERTH PLAN:** Hace referencia a la planificación de las ventanas de atraque disponibles para las naves que realizarán sus operaciones en el Terminal Portuario.

		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 86 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 1.11 **Bocana:** Canal de acceso en el Puerto del Callao que divide la rada interior con la rada exterior.
- 1.12 **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.
- 1.13 **Cabotaje :** Operación de transporte de carga de origen nacional, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República del Perú
- 1.14 **CAL (Container Announcement List):** Es el listado de contenedores que muestra la identificación de los contenedores a ser embarcados en cada nave.
- 1.15 **Carga:** Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para el transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.
- 1.16 **Carga Consolidada:** Agrupamiento de mercancías que para el transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.
- 1.17 **CDL (Container Discharge List):** Es el listado de contenedores que serán descargados de la nave.
- 1.18 **Código IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- 1.19 **Contrato de Concesión:** Es el Contrato para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario Muelle Sur, celebrado entre el Estado Peruano y DP WORLD CALLAO con fecha 24 de julio de 2006.
- 1.20 **Conocimiento de Embarque o Bill of Lading B/L:** Documento que acredita la posesión y/o propiedad de la carga.
- 1.21 **Consignatario:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte.
- 1.22 **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.


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 87 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 1.23 **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.
- 1.24 **Desamarre:** Soltar las amarras de una nave.
- 1.25 **Desatraque:** Operación que consiste en conducir la nave desde el amarradero en donde estuvo atracada hasta el fondeadero oficial del Puerto.
- 1.26 **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.
- 1.27 **DP WORLD CALLAO:** Es el administrador portuario del Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (Muelle Sur).
- 1.28 **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.
- 1.29 **Eslora:** Longitud máxima de la nave que consta en el Certificado de Matrícula expedido por el Estado de abanderamiento.
- 1.30 **Estiba:** Es el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle, patio o medio de transporte.
- 1.31 **Flatracks:** Tipo de contenedor conforme con las norma ISO, que se utiliza generalmente para cargas grandes y pesadas que no pueden ser cargadas en contenedores de paredes y lados fijos.
- 1.32 **Grúa Pórtico (QC):** Viene de las siglas inglesas de la palabra Quay Crane. La grúa pórtico es utilizada en muelle para trabajar directamente con el buque para el embarque y desembarque de contenedores.


		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 88 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

- 1.33 **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.
- 1.34 **ITVs:** Internal Transfer Vehicle o Vehículo de Transferencia Interna, que se utiliza dentro del Terminal Portuario para la movilización de contenedores.
- 1.35 **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.
- 1.36 **Línea Naviera:** La línea naviera es la responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga.
- 1.37 **LSPN:** Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943.
- 1.38 **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.
- 1.39 **Manipuleo:** Acción de mover y colocar la carga en: i) los almacenes, ii) la unidad de transporte o iii) el muelle.
- 1.40 **Mercancía:** Carga que se transporta o que ha sido y/o va a ser transportada a bordo de una nave o buque.
- 1.41 **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.
- 1.42 **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.
- 1.43 **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.



		<b>REGLAMENTO DE OPERACIONES</b>			Página: Página 89 de 90
Preparado por: <b>ERICKA REYNA</b>	Revisado por: <b>ALEXANDER CIVIRA</b>	Aprobado por: <b>GERARD VAN DEN HEUVEL</b>	Revisión N°: <b>02</b>	Fecha de Revisión: <b>17-12-2015</b>	Código: <b>OPS-R-001</b>

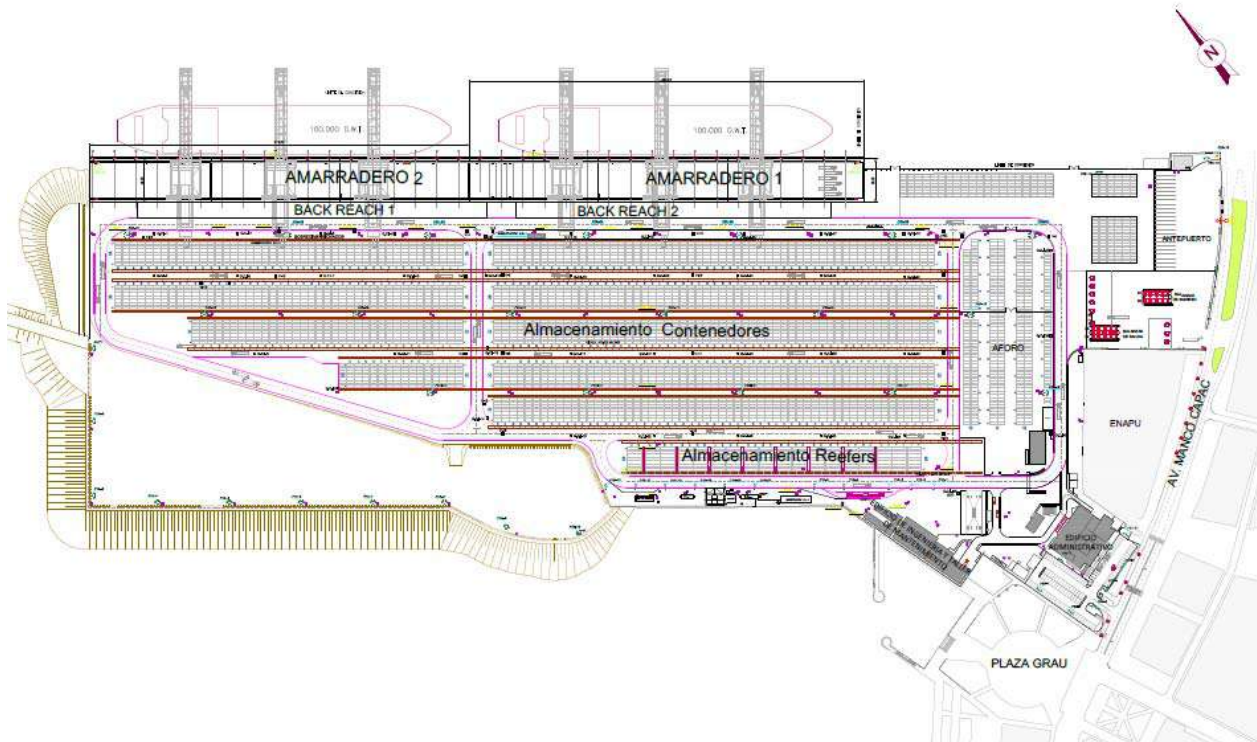
- 1.44 **Operador de QC:** Persona encargada de maniobra y/o utilizar la grúa pórtico para realizar los servicios de embarque y/o descarga de contenedores.
- 1.45 **Posición Correcta de las Grúas Pórtico de Muelle (QC):** Las grúas pórtico de muelle deberán estar posicionadas fuera del rango de maniobra 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.
- 1.46 **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.
- 1.47 **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.
- 1.48 **Reefers:** Contenedores refrigerados, en los cuales se almacena carga que debe ser mantenida a cierta temperatura para su conservación.
- 1.49 **SADA:** Sistema Anticipado de Despacho Aduanero, conforme con la normativa aduanera.
- 1.50 **Ships Particular:** Hoja de características de la nave.
- 1.51 **Spreader:** Es una parte del equipo de las grúas pórtico diseñado para cargar contenedores cogiendo estos mediante las cantoneras.
- 1.52 **Superintendente de Operaciones:** Responsable de las operaciones del Terminal Portuario durante su turno de trabajo
- 1.53 **Supervisor de Operaciones:** Responsable de las operaciones en muelle, patio y balanza, según corresponda, durante su turno de trabajo.
- 1.54 **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.

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

- 1.55 **Terminal Portuario:** Se refiere a DP WORLD CALLAO.
- 1.56 **TEU:** Twenty Feet Equivalent Unit. Unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies. (Debe ir después de Terminal Portuario).
- 1.57 **Transbordo:** Transferencia de mercancías descargadas de una Nave de llegada y embarcadas en otra de salida o en la misma, en distinto viaje.
- 1.58 **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).
- 1.59 **Usuario:** Toda aquella persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura portuaria en calidad de usuario intermedio o usuario final.
- 1.60 **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.

## ANEXO 08 - PLANO DEL TERMINAL PORTUARIO

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





PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

DP WORLD CALLAO S.R.L.

2016 Callao, 06 de enero de 2016  
ENE 11 14:15

CARTA N° 006-2016-APN/GG-DOMA-UAJ

COMO ACUSE DE RECIBIDO  
NO DE CONFORMIDAD

Señor  
**FRANCISCO ROMÁN ORTIZ**  
Gerente de Asuntos Corporativos  
**DP WORLD CALLAO S.R.L.**  
Av. Manco Cápac 113 - Callao  
Presente.-

**Asunto** : Aprobación parcial de la modificación del Reglamento Interno de Operaciones del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

**Referencia** : Carta N° GAC.DPWC.323.2015 de fecha 16.12.2015

De mi consideración,


Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo atentamente y a la vez referirme al documento de la referencia, mediante el cual su representada solicita la aprobación de la modificación del Reglamento Interno de Operaciones del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

Al respecto, se remite copia fedateada de la Resolución de Gerencia General N° 008-2016-APN/GG de fecha 06 de enero de 2016, mediante el cual se aprueba de forma parcial la modificación del Reglamento Interno de Operaciones del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial estima.

Atentamente,



  
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
GERENTE GENERAL  
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

REPUBLICA DEL PERU



CERTIFICO: Que el presente documento  
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL,  
al que me remito para los fines pertinentes.  
CALLAO, OS. de... del... del... 2016

Ing. Rocío de Fátima León Chiri  
FEDATARIO  
Autoridad Portuaria Nacional

## Resolución de Gerencia General

N° 008-2016-APN/GG

Callao, 06 de enero de 2016

Visto, el expediente N° 2015-11026 de fecha 17 de diciembre del 2015, presentado por la empresa DP World Callao S.R.L. (DPWC), con RUC N° 20513462388, representado el Sr. Francisco Román Ortiz, en calidad de Gerente de Asuntos Corporativos, mediante el cual solicita la aprobación de modificación del Reglamento Interno de Operaciones (REOP) del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur;

### CONSIDERANDO:

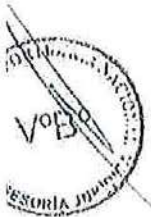
Que, de acuerdo con el artículo 19° de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, así como el Decreto Supremo N° 058-2011-PCM, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) es un Organismo Técnico Especializado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones;

Que, la Resolución Ministerial N° 162-2001-MTC-15.15, aprobó el Reglamento Técnico para elaborar los Reglamentos Internos de las Entidades prestadoras que explotan la Infraestructura Portuaria de Uso Público en el País (REOP);

Que, el artículo 2° del Decreto Supremo N° 016-2005-MTC, que aprobó el Texto Único de Procedimientos Administrativos, otorgó rango de Decreto Supremo a los procedimientos, requisitos y costos administrativos establecidos en la Resolución Ministerial N° 162-2001-MTC-15.15 y estableció la competencia de la Autoridad Portuaria Nacional en estos procedimientos;

Que, con fecha 24 de julio de 2006, la empresa DP World Callao S.R.L. (DPWC), suscribió con el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la APN, el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur;

Que, mediante Resolución de Gerencia General N° 214-2010-APN/GG de fecha 26 de mayo del 2010, la Autoridad Portuaria Nacional aprobó el REOP del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur;



Que, mediante Carta N° 261-2015-APN/DOMA de fecha 07 de setiembre del 2015, la APN solicitó al administrador portuario DPWC que remita el proyecto de modificación de su Reglamento Interno de Operaciones para su evaluación correspondiente;

Que, mediante Carta N° GAC.DPWC.243.2015 de fecha 25 de setiembre del 2015, el administrador portuario DPWC solicitó a la APN una prórroga de veinte (20) días para que presente el proyecto de modificación del Reglamento Interno de Operaciones;

Que, mediante Carta N° 646-2015-APN/GG-DOMA de fecha 30 de setiembre del 2015, la APN otorgó al administrador portuario DPWC el plazo solicitado en el párrafo precedente para que remita el proyecto de modificación de su Reglamento Interno de Operaciones;

Que, mediante Carta N° GP.DPWC.196.2015 de fecha 05 de noviembre del 2015, el administrador portuario DPWC remitió a la APN el proyecto de modificación de su Reglamento Interno de Operaciones para evaluación;

Que, mediante Carta N° 786-2015-APN/GG-DOMA de fecha 20 de noviembre del 2015, la APN remitió al administrador portuario DPWC una matriz con las observaciones formuladas al proyecto de modificación del Reglamento Interno de Operaciones para que las subsane en un plazo de quince (15) días hábiles;

Que, mediante Carta N° GAC.DPWC.323.2015 de fecha 16 de diciembre del 2015, el administrador portuario DPWC remitió a la APN el proyecto de modificación del Reglamento Interno de Operaciones, con el levantamiento de las observaciones formuladas, para evaluación de la APN;

Que, mediante Informe Ejecutivo N° 537-2015-APN/GG de fecha 21 de diciembre del 2015, la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente (DOMA) concluye que el administrador portuario DPWC no cumplió con levantar la observación referente al procedimiento para la atención de carga rodante, por ende y conforme al artículo 14° de la Resolución Ministerial N° 162-2001-MTC-15.15, sería pertinente aprobar de forma parcial el proyecto de modificación del Reglamento Interno de Operaciones de DPWC, toda vez, que la parte observada no implica riesgo para la salud, daño personal o contaminación del medio ambiente;

Que, mediante Informe Técnico Legal N° 039-2014-APN/DIPLA/UAJ, de fecha 16 de octubre de 2014, elaborado conjuntamente por la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos y la Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional, se realizaron las precisiones jurídicas y se sentaron las pautas en lo referente a la viabilidad jurídica del Concesionario DPWC de brindar atención de carga rodante a los Usuarios, conforme lo establecido por el Contrato de Concesión, por lo que las conclusiones del mencionado Informe Técnico Legal son aplicables para el análisis del presente caso;

Que, conforme el citado Informe Técnico Legal, el contenido del Contrato de Concesión, en sus cláusulas 1.20.87 y 8.14, que regulan los servicios estándar, 1.20.88, 8.15 y 8.16, que regulan los servicios especiales, no pueden ser interpretados en el sentido que se haya establecido una autorización implícita para el movimiento de carga rodante, puesto que, debido a la especialización del terminal, el Concesionario no podrá atender otros tipos de carga alternativa a lo ya autorizado y regulado, entendiéndose que en la zona Sur se podrá mover carga contenedorizada de manera general y graneles sólidos y líquidos por excepción, únicamente con autorización de la APN;



Que, la razón de lo antes mencionado se desprende, entre otros, del análisis del Anexo 3 del Contrato de Concesión, referido a los "Niveles de Servicio y Productividad", los cuales consideran únicamente para efectos de evaluar el rendimiento de la operación de embarque o descarga, precisamente, a la carga contenedorizada;

Que, el citado Informe Técnico Legal analiza las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, así como las circulares: 4 de fecha 09.02.2006; 6 de fecha 23.02.2006; 10 de fecha 17.03.2006; 12 de fecha 23.03.2006, 13 de fecha 07.04.2006 y 18 de fecha 17.05.2006, con las respectivas Rondas de Consultas realizadas por los postores a las bases y sus modificatorias, estableciendo que sólo se hizo referencia a los tipos de carga que se mencionan en el Contrato de Concesión, es decir, a las cargas contenedorizadas;

Que, la cláusula 16.3 del Contrato de Concesión celebrado entre el Estado Peruano y la empresa DPWC, establece que para la interpretación del mismo, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación: a) El contrato; b) Circulares a que se hace referencia en las Bases; y c) Las Bases;

Que, de la revisión de las "Definiciones" del Contrato de Concesión, se aprecia la cláusula 1.20.30. "Contrato de Concesión", que define al mencionado Contrato del siguiente modo: "Es el acuerdo contenido en el presente documento, *incluyendo sus anexos*". Por lo que, la revisión de los anexos del citado Contrato tienen el primer orden en la prelación, para efectos de la correcta interpretación del mismo;

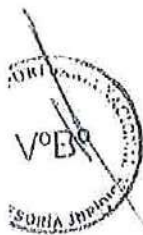
Que, conforme con lo mencionado y en aplicación del orden de prelación establecido en el propio Contrato de Concesión para su correcta interpretación, se puede colegir que aun cuando no existe una restricción literal respecto a la atención de carga rodante, el Concesionario no está autorizado a brindar ese servicio por cuanto el Contrato únicamente refiere a la atención de carga contenedorizada;

Que, conforme el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) del año 2005, vigente al momento de la celebración del Contrato de Concesión, de acuerdo con la tendencia del tráfico de contenedores, se consideró necesario disponer de un nuevo terminal especializado para su operación, en relación al desarrollo del Terminal Portuario del Callao;

Que, conforme lo establecido por el numeral 4.2 del artículo 4° de la Ley N° 27943, "*Los actos administrativos, autorizaciones, proyectos, actividades, inversiones y la celebración de contratos en general, deberán tener concordancia con los lineamientos y estrategias básicas señaladas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.*"; por lo que conforme con ello, en una interpretación sistemática por comparación entre el PNDP, el propio Contrato (incluyendo sus anexos), las bases y circulares antes mencionadas, se colige que con la Concesión, el Concesionario no obtuvo la autorización para atender carga rodante, sino únicamente, carga contenedorizada y por excepción, a granel sólida o líquida, previa autorización expresa de la Autoridad Portuaria Nacional, no siendo viable que el administrador portuario DPWC realice tales operaciones;

Que, de acuerdo con la evaluación legal contenida en el Informe Legal N° 019-2016-APN/UJ de fecha 06 de enero de 2016, la Unidad de Asesoría Jurídica concluye que resulta jurídicamente viable la aprobación parcial de la modificación del REOP de DPWC;

CERTIFICACIÓN A LA VERBA



Que, en tal contexto, resulta necesario emitir el acto administrativo correspondiente, aprobando de forma parcial la modificación del Reglamento Interno de Operaciones del Terminal Portuario de DPWC resultando necesario omitir del citado reglamento la parte correspondiente a "Trabajo en el Barco – Carga y Descarga RO/RO" y "Flujogramas de operaciones de carga RO/RO" consideradas como anexos 1 y 3 respectivamente;

Que, el numeral 7 del artículo 11° del Decreto Supremo N° 034-2004-MTC, Reglamento de Organización y Funciones de la APN, señala que entre las atribuciones y funciones de la Gerencia General de la APN, está la de aprobar resoluciones que le correspondan, resolviendo los actos administrativos dentro del ámbito de su competencia;


Que, el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Autoridad Portuaria Nacional, establece que la Gerencia General es el órgano encargado de aprobar los Reglamentos Internos de Entidades que explotan Infraestructura Portuaria; por consiguiente, corresponde, a la Gerencia General emitir el dispositivo correspondiente;


De conformidad a la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado por el Decreto Legislativo N° 1022 y su reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC y el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional, aprobado mediante Decreto Supremo N° 034-2004-MTC;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Aprobar de forma parcial la modificación del Reglamento Interno de Operaciones del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, excluyendo del citado reglamento lo correspondiente a "Trabajo en el Barco – Carga y Descarga RO/RO" y "Flujogramas de operaciones de carga RO/RO" consideradas como anexos 1 y 3 respectivamente, conforme a las disposiciones establecidas en el inciso e), del artículo 14° del Anexo de la Resolución Ministerial N° 162-2001-MTC-15.15.

**Artículo 2°.-** Notificar la presente resolución al administrador portuario DP World Callao S.R.L. para su conocimiento y fines pertinentes.



  
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
GERENTE GENERAL  
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

Regístrese y Comuníquese.

**CERTIFICO: Que el presente documento  
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL,  
al que me remito para los fines pertinentes.  
CALLAO, 08 de febrero del 2016**

  
**Ing. Rocio de Fátima León Chiri  
FEDATARIO  
Autoridad Portuaria Nacional**





PERÚ

Autoridad Portuaria  
Nacional

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

DP WORLD CALLAO S.R.L.

Callao, 18 de julio de 2016

**CARTA N° 598 – 2016-APN/GG-DOMA-UAJ**

016 JUL 20 15:29

Señor  
**GERARD VAN DEN HEUVEL**  
Gerente General  
**DP WORLD Callao**  
Presente

COMO ACUSE DE RECIBIDO  
NO DE CONFORMIDAD

Asunto: Reglamento de Operaciones

Referencia: Carta N° GLAC.DPWC.079-2016 de fecha 08 de abril de 2016

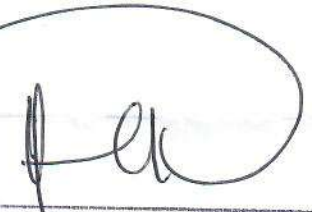
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y con relación a la carta de la referencia manifestarle que por aplicación del silencio administrativo positivo solicitado el día 08 de abril de 2016 por su representada, la APN entiende que a la fecha se encuentra incorporado en su Reglamento de Operaciones lo correspondiente a "Trabajo en el Barco – Carga y Descarga RO/RO" y "Flujogramas de operaciones de carga RO/RO" considerados como anexos 1 y 3, respectivamente, contenido en la carta GAC.DPWC.323.2015.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima.

Atentamente,



  
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
GERENTE GENERAL  
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL