



PDSUR-O-0078 (Revisión 16)
Actualizado al 19/01/2016

Políticas Operativas y de Rendimientos

Terminal Internacional del Sur S.A.

INDICE

		<u>Página</u>
Capítulo I	Disposiciones Generales	3
Capítulo II	Políticas Operativas	4
Capítulo III	Políticas de Rendimientos	8
Apéndice I	Rendimientos Promedio	10

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1. Las Políticas Operativas y de Rendimientos, en adición al marco normativo vigente, recoge los usos y costumbres de la actividad del Terminal Portuario de Matarani (TPM), estableciendo lineamientos para la eficiente operación del puerto; enmarcándose dentro de:
 - Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano, y sus Adendas .
 - Ley N° 27943 Ley del Sistema Portuario Nacional.
 - D.S. 003-2004-MTC Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

Reglamento del 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.
 - Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (Resolución de Presidencia del Consejo Directivo 014-2003-CD/OSITRAN).
 - Procedimiento de Aplicación de Tarifas vigente.
 - Reglamento de Operaciones de Terminal Portuario de Matarani aprobado por Resolución Directoral N° 270-2003-MTC/13., y sus modificatorias.
2. Dada la complejidad de las operaciones portuarias, estas políticas son revisadas permanentemente. Los hechos no contemplados serán resueltos por el TPM e incorporados a las políticas.
3. El TPM publicará en su página web los reglamentos, normas y disposiciones que se encuentren vigentes, debidamente aprobados por el Organismo competente.

CAPÍTULO II

POLÍTICAS OPERATIVAS

2.1. Junta de Operaciones

La información que brindan los usuarios es usada como base para la asignación de la infraestructura del TPM y para el planeamiento eficiente de las operaciones. Los usuarios que consignen en el Acta de la Junta de Operaciones deliberadamente información falsa u ostensiblemente incorrecta, perderán su prioridad en la asignación de la infraestructura relacionada, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y/o penales que correspondan.

Todo cambio que se realice en los acuerdos tomados en la Junta de Operaciones, serán comunicados en forma oportuna a cada uno de los participantes que hayan firmado el Acta, ya sea que estos se vean afectados o no con el cambio.

2.2. Asignación de Muelles

La asignación de Muelles para el atraque de naves, se realizará en la Junta de Operaciones del TPM y se basará en los siguientes criterios:

2.2.1. Especialización de Muelles.

- Muelle "A":
 - Descarga de granos.
 - Descarga de Ácido Sulfúrico vía Manifold Sur.
 - Descarga de Hiposulfito de Sodio vía Manifold Sur.
 - Operaciones con contenedores
 - Operaciones con pasajeros

- Muelle "B":
 - Descarga de granos con torres absorbentes
 - Operaciones con contenedores
 - Operaciones con pasajeros
 - Naves de más de 30,000 TRB y gran superestructura.
 - Descarga y embarque de líquido.

- Muelle “C”:
 - Embarque a través de faja transportadora de minerales.
 - Operaciones con concentrados de mineral a granel.
 - Descarga y Embarque de Líquidos.

- Muelle “F”
 - Embarque a través de faja transportadora de minerales.
 - Operaciones con concentrados de mineral a granel

2.2.1. Las Naves de carga general serán atendidas en el Muelle que se les asigne, dependiendo de la hora de arribo registrada por la Capitanía de Puerto y la situación operativa del TPM.

2.3. Orden de atención a las Naves

- 2.3.1. Salvo casos de emergencia, para definir el orden de atención a las naves en operaciones de atraque se respetará la hora de arribo registrada por la Capitanía de Puerto, siempre y cuando no prime un criterio de seguridad y/o operatividad debidamente sustentado.
- 2.3.2. Las Líneas Navieras que brinden servicio regular en Matarani, deberán anunciarlo en los medios y formas acostumbrados para este fin (página web de la línea, publicaciones especializadas de circulación general u otras reconocidas).
- 2.3.3. Por su naturaleza y por el tipo de operación, las naves de itinerario de línea regular de contenedores que utilicen todos los equipos de descarga disponibles y que garanticen los rendimientos mínimos establecidos en el Capítulo III Política de Rendimientos y en atención al numeral 8.4.4 del Reglamento de Operaciones tendrán prelación para ocupar el muelle A.

Las Líneas y/o sus representantes generales que incumplan lo establecido en el párrafo precedente, en consecuencia estarán afectos a que sus naves pierdan su condición y por ende la prelación para ocupar el muelle A.

Si otra nave solicitara ocupar el amarradero A, lo podrá hacer con el compromiso de dejarlo libre a su costo, al arribo de la nave de servicio regular de contenedores.

Las naves de itinerario de línea regular de contenedores deberán remitir su itinerario treinta (30) días previos a la fecha de arribo al TPM, pudiendo remitir rectificaciones electrónicas. La fecha y hora de arribo finales deberán ser confirmadas cuarenta y ocho (48) horas previas a su llegada, debiendo arribar al TPM con un margen no mayor de ocho (08) horas posteriores a la hora confirmada.

En el caso de congestión de naves de itinerario de línea regular de contenedores, tendrá prelación la nave que arribe primero.

- 2.3.4. Por su naturaleza y tipo de operación, las naves de itinerario regular de pasajeros, tendrán prelación para ocupar el muelle B.

Si otra nave solicitara ocupar el muelle B, lo podrá hacer con el compromiso de dejarlo libre a su costo, al arribo de la nave con prelación.

- 2.3.5. Por su naturaleza y tipo de operación, las naves de servicio regular de más de 30,000 RB y gran superestructura tendrán prelación con relación a las demás naves para ocupar el muelle B, a excepción de las naves de servicio regular de pasajeros.

Si otra nave solicitara ocupar el muelle B, lo podrá hacer con el compromiso de dejarlo libre, a su costo, al arribo de la nave con prelación.

- 2.3.6. En el caso que el arribo de una nave no sea informado por un agente debidamente nominado en Junta de Operaciones, se le asignará la infraestructura una vez atendidos los requerimientos presentados con anterioridad por otros agentes.

- 2.3.7. Para las operaciones de atraque y desatraque de las naves de más de 200 metros de eslora, tomando en consideración las condiciones de mar, las propias características de la nave y la opinión del Práctico, el muelle "C" debe estar libre durante la maniobra de ingreso y salida.

- 2.3.8. Las naves con gran superestructura, tienen las siguientes restricciones para su atraque:

- Las maniobras deberán realizarse en horas diurnas.
- Tomando en consideración las condiciones de mar, características de las naves y la opinión técnica del Práctico, para las operaciones de atraque y desatraque de estas naves el muelle C debe estar libre durante las maniobras de ingreso y salida.

- 2.3.9. Las naves, una vez registrada la hora de arribo, tendrán un tiempo prudencial no mayor de dos horas para iniciar su maniobra de atraque; si no lo hiciera perderá su turno.

- 2.3.10. Las naves que requieran inspección fitosanitaria de SENASA mantendrán su prioridad de ingreso hasta culminar dicha inspección, salvo que durante la misma existan irregularidades por parte de la nave, en cuyo caso se computara como hora de arribo la hora en la que se haya subsanado las irregularidades presentadas.
- 2.3.11. En caso de circunstancias no previstas que deriven en un conflicto entre naves, TISUR podrá actuar como facilitador, buscando la mejor solución a las necesidades de las partes, sin desconocer los derechos adquiridos de acuerdo a lo descrito en los párrafos anteriores. Este derecho podría cederse a otro usuario en el marco de un mecanismo justo y coherente y los costos que demanden las operaciones deberán ser cubiertos por las partes según ellas mismas lo establezcan. Para tal efecto la Gerencia de Operaciones levantará el Acta correspondiente.

2.4. Almacenamiento en Silos

Todos los usuarios que requieran de servicio de silos tienen la facilidad de conocer la disponibilidad real de los espacios en silos a través de la información que se registra en la Junta de Operaciones.

El Agente de Estiba debidamente nominado deberá manifestar en la Junta de Operaciones los requerimientos de almacenamiento en silos de su cliente con no menos de 72 horas del arribo de la Nave, de lo contrario no serán considerados en la asignación de espacios en silos.

El Gerente de Operaciones del TPM asignará con 48 horas de anticipación, los espacios de almacenamiento en silos. Los espacios se determinarán de manera proporcional al tonelaje de cada una de las naves anunciadas para los próximos 10 días. Esta información será proporcionada en la Junta de Operaciones y consignada en el Acta.

Una vez asignado todo el espacio en silos y de persistir el requerimiento de almacenaje se procederá bajo el mismo criterio en función a las áreas disponibles. Para el caso de las zonas abiertas, TISUR no se responsabiliza por los daños que pudiera sufrir la carga debidos a condiciones climatológicas adversas u otras causas de fuerza mayor.

CAPÍTULO III

POLÍTICAS DE RENDIMIENTOS

- 3.1 Los rendimientos históricos de embarque y descarga de mercancías, determinados por la información presentada por las Agencias de Estiba y las estadísticas, serán la base para fijar el rendimiento que deberá cumplirse en cada una de las operaciones.
- 3.2 Los rendimientos históricos se mantendrán publicados en la Junta de Operaciones. Las Agencias de Estiba podrán presentar debidamente sustentada y documentadamente cualquier observación que tengan sobre el rendimiento específico de una carga, excepto durante el lapso del anuncio de la nave y el término de la operación.
- 3.3 Dada la complejidad de las operaciones portuarias y de las características de las naves, los rendimientos históricos irán evolucionando de acuerdo a como se realicen las operaciones tendiendo permanentemente a mejorar.
- 3.4 En caso de nuevas cargas, los rendimientos serán determinados teniendo en cuenta los rendimientos de cargas similares.

Para cada operación específica, el TPM determinará en coordinación con el Agente de Estiba, los rendimientos para cada bodega buscando maximizar la productividad. Se tendrá en cuenta el tipo de carga, configuración operativa, plano de estiba, características de la nave y registro de rendimientos históricos promedio. El acuerdo deberá ser registrado en el Acta de la Junta de Puerto.

- 3.5 El Agente de Estiba deberá asegurar rendimientos de descarga y/o embarque tan rápidos como la estiba y las características de la Nave se lo permitan.

En el caso de las naves de itinerario de línea regular de contenedores, los Agentes de Estiba deberán presentar en forma obligatoria la programación (incluyendo movilizaciones y tiempo de ejecución de las mismas), horas y regímenes de trabajo, los que quedarán fijados en la Junta de Operaciones,

En el caso de congestión portuaria, la nave de itinerario de línea regular de contenedores contará con un plazo máximo de hasta cuatro (04) horas adicionales a las comprometidas en Junta de Operaciones para el término de sus operaciones de descarga y/o embarque, caso contrario deberá dejar el muelle.

- 3.6 En caso de Congestión Portuaria y de no cumplirse con los rendimientos acordados en el Acta de la Junta de Puerto, en salvaguarda de los intereses de la comunidad portuaria, el TPM dispondrá el desatraque a costo de la nave.
- 3.7 En el Apéndice I se muestran los rendimientos promedios establecidos para el TPM.

Apéndice I

Rendimientos Promedios

Nro	Carga	Tipo	Producto	Rendimiento mínimo Tm/hora-cuadrilla
1	Fraccionada	IMPO	Alimentos (sacos)	37
			Azúcar (sacos)	37
			Palanquilla (atados)	125
			Nitrato Amonio (sacos)	37
			Nitrato Amonio (sacas) a muelle	90
			Durmientes (atados) a muelle	110
			Postes de madera (piezas) a camión	45
		EXPO	Harina de Pescado (sacos)	37
			Papas (sacos)	45
			Cebolla (mallas)	45
			Soya (sacos)	47
			Cátodos de Cobre (atados SMCV) de muelle	125
			Cátodos de Cobre (atados Xstrata Tintaya)	105
		CABOTAJE	Palanquilla (atados) a muelle	125
			Barras de acero (atados) a muelle	125
Concentrado Sb (sacas)	115			
2	Rodante	IMPO	Vehículos (M/N convencional) unidades	32
			Vehículos (M/N PCC) unidades	115
3	Sólida Granel	IMPO	Cebada (clamshell 10 m ³) a tolva	140
			Maíz (clamshell 10 m ³) a tolva	165
			Trigo (clamshell 10 m ³) a tolva	165
			Soya (clamshell 10 m ³) a tolva	150
			Clinker (clamshell 10 m ³) a tolva	190
			Carbón (clamshell 10 m ³) a tolva	185
			Fertilizantes (clamshell 10 m ³) a tolva	130
		EXPO	Soya (clamshell 10 m ³) de muelle	145
			Fréjol de Soya (clamshell 10 m ³) de muelle	165
			Concentrados por el Muelle C (shiploader)	1,300
			Concentrados por el Muelle F(shiploader)	2,000
CABOTAJE	Concentrados por el Muelle C (shiploader)	1,300		
4	Líquida Granel	IMPO	Ácido Sulfúrico (aciducto)	380
			Hidrosulfito de Sodio (ducto NASH)	200
		EXPO	Aceite Pescado (bomba muelle)	100
			Alcohol (ducto por gravedad)	200
			Aceite de Soya (ducto por gravedad)	190
		CABOTAJE	Ácido Sulfúrico (aciducto)	380

Nro.	Carga	Tipo	Producto	Rendimiento mínimo Tm/hora-cuadrilla
5	Sólida Granel con equipos de Tisur	IMPO	Grúa Gottwald granos	360
			Sistema absorbente	420

Rendimientos Mínimos Contenedores

Tipo	Rendimiento Mínimo Contenedor /Hora		
	1 bodega	2 bodegas	3 bodegas
Vacío	28	50	70
Lleno	15	30	40