

# **Políticas Operativas y de Rendimientos**

## **Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.**

# **Políticas Operativas y de Rendimientos**

## **CAPÍTULO PRIMERO**

**DISPOSICIONES GENERALES**

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**1.- JUNTA DE OPERACIONES**

## 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 Paita (TPE PAITA S.A.), estableciendo lineamientos para la eficiente operación del puerto; enmarcándose dentro de: Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano de fecha 09 de Setiembre de 2009.
  - Ley N° 27943 Ley del Sistema Portuario Nacional.
  - D.S. 003-2004-MTC Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.
  - Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres de la 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 Paita
  - Resolución de acuerdo de Directorio 026-2011 APN/DIR metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad de TPE PAITA S.A.
  
2. Dada la complejidad de las operaciones portuarias, estas políticas son revisadas permanentemente. Los hechos no contemplados serán resueltos por TPE PAITA S.A. e incorporados a las políticas.
  
3. TPE PAITA S.A. Publicará en su página web los reglamentos, normas y disposiciones que se encuentren vigentes, debidamente aprobados por el Organismo competente.

## CAPÍTULO II

### **POLÍTICAS OPERATIVAS**

#### **1. Junta de Operaciones**

La junta de operaciones será la reunión diaria de lunes a sábado excepto feriados debiendo iniciar a las 10:30, con una duración normal de treinta minutos, en casos excepcionales podrá extenderse este periodo. Durante la duración de la misma se confeccionara el reporte de %SITUACION DEL TERMINAL PORTUARIO+

Los agentes marítimos deberán informar en junta de puerto lo siguiente:

- Hora estimada de llegada de la nave (ETA)
- Cantidad de carga para el puerto
- Cantidad de carga a ser embarcada
- Eslora, Manga y Calados de arribo y estimados de zarpe
- Estado de las grúas de la nave.
- Cualquier información relevante que pudiera afectar el normal desarrollo de las operaciones.
- Requerimientos de servicios de acuerdo al tipo de operación a realizar.(carga, descarga, transbordos, alijes, entre otras)
- Nombres de Prácticos y la empresa de los mismos.
- Remolcadores a utilizar en las maniobras y empresa de los mismos.

La información que brindan los usuarios deberá ser veraz debido a que la misma será usada como base para la asignación de amarraderos en la infraestructura del TPE PAITA S.A. 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 y será informado a todos los participantes de la junta de operaciones.

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.

Toda la información arriba indicada además deberá ser enviada con la debida antelación conjuntamente con el anuncio de llegada de naves, el mismo que se deberá realizar 5 días antes del arribo de cada nave y deberá ser actualizada todos los días por vía electrónica.

## 2. Asignación de Amarraderos

La asignación de amarraderos para el atraque de naves, se realizará en la Junta de Operaciones del TPE PAITA S.A. y se basará en los siguientes criterios:

### 2.1. Especialización de Amarraderos.

Muelle espigón:

Amarradero %A+:

- Operaciones con contenedores
- Operaciones con pasajeros
- Operaciones con cargas de proyecto y/o mercadería general
- Operaciones de graneles sólidos
- Operaciones de graneles líquidos
  - Naves para embarque de etanol, hasta con diez metros de calado de salida

Amarradero %B+:

- Descarga de granos.
- Operaciones con contenedores
- Operaciones con pasajeros
- Naves con calados de más de diez metros

Amarradero %C+:

- Naves pesqueras
- Naves con cargas de proyecto cuyo calado no exceda 5.0 mts.

Amarradero %D+:

- Naves con cargas de proyecto cuyo calado no exceda 7.0 mts.
- Naves pesqueras
- Naves con menos de 120 mts de eslora.

Nuevo muelle de contenedores: MUELLE MARGINAL o Muelle %E+:

- Naves sin gruas que transporten contenedores
- Naves que transporten más de 200 contenedores para el puerto o que entre descarga y embarque tengan por lo menos 200 contenedores.

- 2.2 Las Naves de carga general serán atendidas en el Amarradero que se les asigne, dependiendo de la hora de arribo registrada por la Capitanía de Puerto y la situación operativa del TPE PAITA S.A.

### 3. Orden de atención a las Naves

- 3.1 Dentro del plan comercial de TPE PAITA S.A. se ha definido que las naves de servicio regular cuyo itinerario sea fijado con la debida antelación y además respeten los berth Windows asignados, tendrán prioridad de atraque en los muelles %2+ 1 A y %2 B+, no obstante las naves de servicio no regular podrán solicitar acceso prioritario al muelle %2 A+y %2 B+solo los días que no se cuente con ventanas de atraque comprometida, comprometiéndose a dejar libre el muelle, a su costo, a la llegada de la nave con ventana de atraque comprometida
- 3.2 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/u operatividad debidamente sustentado.
- 3.3 Las Líneas Navieras que brinden servicio regular en Paita, deberán anunciarlo en los medios y formas acostumbrados para este fin (página web de la línea, publicaciones especializadas de circulación general u otras reconocidas), no obstante para ser considerados como tal ante TPE PAITA S.A. deberán mantener informada a la oficina de planeamiento del itinerario extendido de cada una de sus naves, así mismo deberán cursar los avisos de llegada correspondientes dentro de los plazos establecidos para tal fin.
- 3.4 Por su naturaleza y por el tipo de operación, las naves de itinerario de línea regular de contenedores tendrán prelación para ocupar los amarraderos 1A y 1B además del muelle 2.
- 3.5 Si otra nave de servicio no regular solicitara ocupar alguno de estos amarraderos (1A y/o 1B), cualquier día que haya asignación via convenio de reserva de ventana de atraque, lo podrán hacer con el compromiso de dejarlo libre a su costo, al arribo de la nave de servicio regular de contenedores.
- 3.6 Por su naturaleza y tipo de operación, las naves de itinerario regular de pasajeros, tendrán prelación para ocupar el amarradero B y D
- 3.7 Si otra nave solicitara ocupar el amarradero B, lo podrá hacer con el compromiso de dejarlo libre a su costo, al arribo de la nave con prelación.

- 3.8 Por su naturaleza y tipo de operación, las naves de servicio no regular de más de 30,000 TPM (DWT) y gran superestructura tendrán prelación con relación a las demás naves para ocupar el amarradero B, a excepción de las naves de servicio de pasajeros.
- 3.9 Si otra nave solicitara ocupar el amarradero B, lo podrá hacer con el compromiso de dejarlo libre, a su costo, al arribo de la nave con prelación.
- 3.10 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.
- 3.11 Las naves con gran superestructura, o con una gran cantidad de carga en cubierta tienen las siguientes restricciones para su atraque:
- 3.12 Las maniobras deberán realizarse con apoyo de dos remolcadores. Tomando en consideración las condiciones meteorológicas, características de las naves y la opinión técnica del práctico, para las operaciones de atraque y desatraque de estas naves, en caso de faltar un remolcador, se debe evaluar el uso de anclas para controlar la caída de la nave contra el muelle asignado.
- 3.13 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 de atraque.
- 3.14 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.
- 3.15 En caso de circunstancias no previstas que deriven en un conflicto entre naves, TPE PAITA S.A. 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 gastos 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.

### **CAPÍTULO III**

#### **POLÍTICAS DE RENDIMIENTOS**

1. El contrato de concesión en su anexo III, establece los niveles de servicio y productividad que debe cumplir el Operador portuario, en este caso TPE PAITA S.A.
2. LA APN, mediante la Resolución de acuerdo de Directorio 026-2011 APN/DIR metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad de TPE PAITA S.A., establece los lineamientos a seguir para determinar los niveles de servicio y productividad.
3. Los rendimientos históricos se mantendrán publicados en la página web de TPE PAITA S.A. y Junta de Operaciones. Las Agencias de marítimas 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.
4. 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.
5. En caso de nuevas cargas, los rendimientos serán determinados teniendo en cuenta los rendimientos de carga similares.
6. Para cada operación específica, el TPE PAITA S.A. determinará en coordinación con el Agente de la nave, 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 Junta de Puerto.
7. El terminal portuario deberá asegurar rendimientos de descarga y/o embarque tan rápidos como la estiba y características de la Nave se lo permita.
8. En caso de Congestión Portuaria y de no cumplirse con los rendimientos acordados en el Acta de Junta de Puerto, por causas imputables a las naves, en salvaguarda de los intereses de la comunidad portuaria, TPE PAITA S.A. dispondrá el desatraque a costo de la nave.