

POLITICAS OPERATIVAS Y DE RENDIMIENTO



Terminal Portuario

Logística Peruana del Oriente S.A.

Pucallpa

INDICE

		<u>Página</u>
Capítulo I	Disposiciones Generales	3
Capítulo II	Políticas Operativas	4
Capítulo III	Políticas de Rendimiento	7
Apéndice I	Rendimientos Promedio	8

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1. Las Políticas Operativas y de Rendimiento, en adición al marco normativo vigente, recoge los usos y costumbres de la actividad del Terminal Portuario Logística Peruana del Oriente - LPO, estableciendo lineamientos para la eficiente operación y correcta explotación del puerto; enmarcándose dentro de:
 - 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.
 - Procedimiento de Aplicación de Tarifas vigente.
 - Reglamento de Operaciones de Terminal Portuario de LPO aprobado por Resolución de Gerencia General N° 083-2016-APN/GG de fecha 11 de Febrero 2016 y sus modificatorias.
2. Dada la diversidad de las operaciones en el Terminal, las Políticas son revisadas permanentemente. Los hechos no contemplados serán resueltos por el Terminal Portuario LPO e incorporados a las Políticas.
3. El Terminal Portuario LPO publicará en su página web los reglamentos, normas y disposiciones que se encuentren vigentes, debidamente aprobados por las autoridades competentes.

CAPÍTULO II

POLÍTICAS OPERATIVAS

2.1. Junta de Operaciones

La información que brindan los usuarios será utilizada como base para definir la asignación de la infraestructura del TP LPO y para lograr así el planeamiento eficiente y seguro de las operaciones. Los usuarios que consignen en el Acta de la Junta de Operaciones deliberadamente información falsa u ostensiblemente incorrecta, perderán su prioridad (prelación) 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 arribados en la Junta de Operaciones, deberá necesariamente ser comunicado a LPO en forma oportuna (con no menos de 12 horas), así como evidenciar dicha comunicación a cada uno de los participantes que hayan firmado el Acta, ya sea que estos se vean afectados o no con el cambio.

Es potestad de LPO proceder con las modificaciones necesarias, salvaguardando la eficiencia y correcta productividad de las operaciones portuarias sobre la base de los principios de no discriminación...

2.2. Asignación de Espigones y Rampa

La asignación de espigones para el atraque de naves, se realizará en la Junta de Operaciones del TP LPO y se sustenta en los siguientes criterios:

2.2.1. Especialización de Espigones

- **Espigón 1:**
 - Operaciones de embarque y descarga de carga general.
 - Operaciones con contenedores.
 - Operaciones de embarque y descarga de carga líquida a granel -
Trasiego de Hidrocarburos.
- **Espigón 2:**
 - Operaciones de embarque y descarga de carga general
 - Operaciones con contenedores.
 - Operaciones de embarque y descarga de carga líquida a granel -
Trasiego de Hidrocarburos.
- **Espigón 3:**
 - Operaciones de embarque y descarga de carga general
 - Operaciones con contenedores.

- Operaciones de embarque y descarga de carga líquida a granel -
Trasiego de Hidrocarburos.

2.2.2 Rampa para operaciones Ro/Ro:

- Operaciones con carga rodante/sobredimensionada.

2.2.3 Las naves serán atendidas en el espigón que se les asigne, dependiendo de los siguientes criterios:

- a. Hora de arribo registrada por la Capitanía de Puerto.
- b. Disponibilidad de unidades terrestres.
- c. Situación operativa del TP LPO.

2.2.4 La asignación de los espigones será efectuado bajo criterios de transparencia, optimización de uso e igualdad entre los usuarios primando la nave.

2.3. Orden de atención de las Naves

2.3.1. Salvo casos de emergencia, para definir el orden de atención a las naves en operaciones de atraque, se respetará el orden de llegada con la hora de arribo registrada por la Capitanía de Puerto y documentación exigida, siempre y cuando no prime un criterio de seguridad y/o operatividad debidamente sustentado.

2.3.2. En caso de congestión de naves tendrá prelación la nave que arribe primero y que haya cumplido con todos los requisitos de las autoridades del puerto con el siguiente orden de atención:

- Naves que transporten cargamento de emergencia destinados a zonas afectadas por terremotos, epidemias, programas de asistencia social u otras emergencias.
- Naves de combustible.
- Naves que transporten productos perecibles.
- Todas las demás, según fecha, hora de arribo y disponibilidad de espigones.

2.3.3. En el caso, que el arribo de una nave no sea informado por su representante debidamente nominado en la Junta de Operaciones, se le asignará la infraestructura una vez atendidos los requerimientos presentados con anterioridad por otros representantes o agentes.

2.3.4. En las operaciones de ingreso y salida de naves a la rampa, tomando en consideración, las condiciones del río y las características principales de la nave, se aplicaran las siguientes restricciones:

- Las maniobras de ingreso y salidas en la rampa deberán realizarse en horas diurnas (de las 06:00 horas a 17.30horas)
- El Cabezo del espigón 3 debe encontrarse libre durante las maniobra de ingreso y salida.

2.3.5. Una vez registrada la hora de arribo de la nave, tendrán un tiempo prudencial no mayor de dos horas para iniciar su maniobra de aproximación al Terminal según lo programado; si no lo hiciera dentro del tiempo indicado perderá su turno.

2.3 6 Otras condiciones de pérdida de turno o reprogramación:

- No tener lista la carga para su Embarque o descarga.
- No tener lista las unidades vehiculares en el proceso de descarga.
- Falta de materiales de trincaje terminado el proceso de embarque.
- En operaciones de embarque/descarga de maquinarias, no contar con los operadores de dichas máquinas insitu.
- Falta de información por parte del cliente en los servicios requeridos, para que el Terminal pueda realizar los procesos de embarque o descarga.
- Otros que afecten la seguridad de las naves o la instalación portuaria.

La nave o cliente tendrá un tiempo prudencial, de dos horas para subsanar lo anteriormente mencionado, caso contrario el Terminal está facultado a suspender el servicio.

2.3.7. En caso de circunstancias no previstas en el presente documento y que deriven en un conflicto entre naves, LPO 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 precedentes. Este derecho podría cederse a otro usuario en el marco de un mecanismo justo, razonable y coherente, y los costos que demanden las operaciones deberán ser cubiertos por las partes según ellas mismas lo establezcan. Para tal efecto el área de Operaciones, levantará el Acta correspondiente.

2.4. Condiciones para uso de los espigones

2.4.1. Las naves que requieran utilizar los espigones, solicitarán con anticipación (En la Junta de Ops) los servicios respectivos y deberán estar dotados de todos sus elementos de maniobra y seguridad, los mismos que deberán encontrarse en buenas condiciones.

Durante su permanencia en la instalación no podrán realizar trabajos de mantenimiento que comprometa su sistema de propulsión y gobierno.

2.4.2. Respecto al ingreso y salida de naves, primará sobre cualquier otra consideración, la seguridad de la vida humana, el medio ambiente, la instalación y la nave.

2.5. Almacenamiento de carga en patio.

Los usuarios que requieran el servicio de almacenamiento tienen la facilidad de conocer la disponibilidad de los espacios a través la junta de operaciones.

El usuario, deberá manifestar en la Junta de Operaciones los requerimientos de almacenamiento en patio con no menos de 48 horas de anticipación, de lo contrario no serán considerados para la asignación del servicio.

Para el caso de las áreas abiertas, LPO no se responsabiliza por los daños que pudiera sufrir la carga debido a condiciones climatológicas adversas u otras causas de fuerza mayor.

CAPÍTULO III

POLÍTICAS DE RENDIMIENTOS

3.1 Los rendimientos de embarque y descarga de mercancías, serán determinados por la estadística, constituyendo así, la base para fijar el rendimiento que deberá cumplirse en cada una de las operaciones.

3.2 Los rendimientos se mantendrán informados en la Junta de Operaciones. Los clientes 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 diversidad de las operaciones portuarias y de las características de las naves, los rendimientos irán evolucionando de acuerdo a como se realicen las operaciones tendiendo a mejorar.

3.4 En caso de las nuevas cargas, los rendimientos serán determinados teniendo en cuenta los rendimientos de cargas similares.

Para cada operación específica, el terminal determinará en coordinación con el cliente, los rendimientos para cada nave 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 promedios. El acuerdo será registrado en el Acta de la Junta de Operaciones.

- 3.5 El terminal, deberá asegurar rendimientos de descarga y/o embarque tan rápidos como la estiba y las características de la Nave se lo permitan.
- 3.6 En el Apéndice I, se muestran los rendimientos promedios establecidos por el Terminal Portuario LPO.
- 3.7 Si los rendimientos promedio establecidos en el Apéndice I del presente documento no se cumplen debido a la falta de disponibilidad de recursos (Ej. camiones) imputables al cliente, el Terminal cuenta con la autorización de los usuarios y por tanto con la potestad de proporcionar los recursos necesarios para cumplir dichos rendimientos, bajo cuenta, costo y riesgo del usuario.