


Código PO-OPC-0020	PROCEDIMIENTO OPERATIVO	 Sociedad Portuaria Buenaventura <small>EL ALIADO DE LA COMPETITIVIDAD</small>
Versión 1		
Estado V		
PLANEACIÓN DEL PATIO DE CONTENEDORES QUE INGRESAN VÍA MARITIMA		
Revisó: Jefe de Planeación y Control de Operaciones Patio Contenedores		Aprobó: Vicepresidente de Operaciones

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETIVO.....	2
2. ALCANCE	2
3. MARCO LEGAL	2
4. DEFINICIONES	2
5. RESPONSABILIDADES.....	4
6. GENERALIDADES	5
7. ACTIVIDADES.....	8
8. CONTROLES DEL PROCESO.....	8
8.1. Indicadores de Gestión.....	8
8.2. Actividades de control.....	8
9. SEGURIDAD INTEGRAL	9
10. REGISTROS.....	9
11. DIAGRAMA DE FLUJO.....	10

1. OBJETIVO

Establecer las actividades para la planeación de posiciones en el patio, para el recibo de contenedores anunciados para ingreso marítimo.

2. ALCANCE

Aplica para la planeación de patio en el recibo de contenedores que ingresan vía marítima.

3. MARCO LEGAL

Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad portuaria regional de Buenaventura S.A.

4. DEFINICIONES

- **Agencia Marítima:** Representante del buque en un puerto determinado. Se encarga de notificar y tramitar ante las autoridades competentes los permisos de atraque y desatraque. De igual manera, informa a los operadores portuarios la hora de atraque y zarpe de los buques.
- **Armador o Naviero:** Persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.
- **Atraque:** Operación mediante la cual se afianza una nave al sitio de atraque, instalando sus espías o cabos en las bitas de sujeción del muelle.
- **Baplie:** Plano electrónico de descargue y cargue de contenedores.
- **Barcaza:** Lanchón grande, generalmente sin vela ni motor, que se emplea en las operaciones de carga y descarga de los buques, así como en las obras de los puertos y diferentes servicios. Usualmente utiliza un remolcador para su locomoción. Son destinadas a la navegación fluvial.
- **Berth Program :** Programación de atraque de buques en la terminal , de acuerdo a sus ETA's y ventanas comerciales.
- **Buque:** Un buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. Un buque tiene su propia fuerza de locomoción y es capaz de transportar carga a través del océano, canales, ríos, lagos etc., entre un puerto y otro.
- **Category:** Puede ser Importación, Transbordo, Exportación y Restiba, acorde a la modalidad en la que fue anunciado el contenedor.
- **Contenedores Refrigerados:** Los contenedores refrigerados (también conocidos como contenedores reefer) son usados para el transporte de mercancías a bajas temperaturas, tales como: frutas, flores, vegetales, carnes y productos lácteos. Los contenedores refrigerados tienen una máquina de refrigeración completa e integral

FECHA DE APROBACIÓN: 14-06-2020

que es capaz de mantener temperaturas internas entre 25 y -60 grados centígrados.

- **Contenedores RF de tratamiento especial:** Son aquellos que utilizan técnicas frigoríficas con el fin de controlar las atmosferas internas del contenedor, buscando la preservación en las condiciones de producto. Existen diferentes tecnologías como: (AFAM, AUTOFRESH, TRANSFRESH, PUREFRESH, MAXTEND, COLD TREATMENT, EXTRAFRESH, XTENDFRESH, entre otras).
- **Current Location :** Posición Actual de un contenedor.
- **Cut Off:** Tiempo en el que las mercancías de embarque deben estar debidamente preparadas y documentadas ante el terminal marítimo. Este es estipulado por los manuales de operaciones de las diferentes líneas marítimas.
- **BAROTI**
 - **Bay:** En el módulo representa una serie de secciones transversales del mismo. Las bahías son numeradas desde el módulo de aforos hacia el sitio 8 usando números impares (01-03-05-07-09) para contenedores de 20 pies; un contenedor de 40 pies ocupa dos bahías de 20 y usa números pares. Por ejemplo, un contenedor situado en las bahías 03/05 es representado por el número 04.
 - **Row:** Las secciones longitudinales son representadas por sistemas de números asignados desde mar hacia tierra.
 - **Tier:** Representa la altura del contenedor dentro del módulo. Estas se cuentan de dos en dos, partiendo de la altura 02 y siguiendo por la 04, 06, 08 y así sucesivamente.
- **Damage Report:** Relación o reporte de los daños ocasionado a equipos, infraestructura o motonaves.
- **Destrinca:** Liberación de la carga de los elementos que la aseguran en la nave. Incluye todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.
- **E.T.A. (Estimated Time of Arrival):** Es la declaración del Agente de Naves, de la fecha y Hora de arribo estimada de una nave.
- **E.T.B. (Estimated Time of Berthing):** Es la fecha y hora estimada en la que un agente de naves solicita atracar una nave a un sitio de atraque.
- **E.T.D (Estimated Time of Departure):** Es la declaración, por parte de un agente de naves, respecto de la fecha y hora de zarpe estimada de una nave.
- **Eslora:** Largo del buque medido en su plano longitudinal entre los puntos más sobresalientes de proa a popa.

- **IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- **Inbound Carrier Name :** Nombre del buque de arribo
- **ISO Code:** Estándar internacional para asignar un código único a los contenedores de carga.
- **Length:** Longitud del contenedor, puede ser de 20 pies, 40 pies y 45 pies.
- **Libre Platica:** Instancia en que la nave es declarada con su recepción conforme por parte de la autoridad marítima, acto con el cual se permite el inicio de las operaciones de estiba/desestiba y embarque/desembarque de pasajeros y/o tripulantes.
- **Nave:** Es toda construcción principal destinada a navegar, cualquiera sea su clase o dimensión.
- **Popa:** Sección trasera de la embarcación.
- **Proa:** Sección frontal de la embarcación.
- **Row:** Las secciones longitudinales son representadas por sistemas de números asignados desde mar hacia tierra.
- **XPS:** Sistema informático utilizado como herramienta de apoyo para la planeación, ejecución y control de las operaciones de una terminal de contenedores. Permite integrar, en tiempo real, todas las actividades de transferencia de contenedores de una motonave a los módulos de almacenamiento, o viceversa, así como las actividades de movilización de contenedores en el patio.
- **Zarpe:** Acto de abandono de una nave del puerto.

5. RESPONSABILIDADES

El Jefe de Planeación y Control de Operaciones Patio Contenedores es el responsable que se lleve a cabo la planeación al patio de los contenedores que ingresan vía marítima, teniendo en cuenta los requisitos, criterios y controles internos establecidos por la Organización, con el fin de garantizar la seguridad integral y el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por las entidades legales y reguladoras.

Está bajo su responsabilidad, el registro correcto y oportuno que respalda la planeación del patio, en los formatos establecidos y en el TOS dispuesto para ese fin, garantizando su disponibilidad y confiabilidad para seguimiento y consulta.

Así mismo, debe velar por que se almacene y conserve debidamente, los documentos que respaldan dichas actividades y sus novedades, para su consulta posterior.

FECHA DE APROBACIÓN: 14-06-2020

En caso de dificultades operativas en los procesos apoyados por los sistemas de información, debe informar a la Gerencia de Operaciones, así como a la Gerencia de Informática y Tecnología, luego de confirmar que la dificultad corresponde a problemas informáticos.

Es de su responsabilidad, que a quienes delegue la ejecución de este proceso, cumplan con las indicaciones y formatos que se establecen para tal fin en el presente procedimiento.

6. GENERALIDADES

La planeación del patio tiene como objetivo reservar y optimizar los espacios físicos que son necesarios para recibir los contenedores que ingresan de un descargue marítimo, lo anterior se realiza mediante la herramienta XPS de Navis.

La documentación de los contenedores a descargar vía marítima es realizada por el Planeador de Barcos, el CID, y la Agencia Marítima.

Con la información anterior, las unidades a descargar se reflejan en XPS, y el planeador de patio apoyado en la herramienta del sistema, realiza la planeación para el recibo de contenedores en el patio.

a. Verificación de la información de contenedores de descargue marítimo.

La planeación del recibo de contenedores que ingresan vía marítima se inicia diariamente basado en la información del Berth Program, esta programación contiene las motonaves que arriban, los muelles de atraque, la fecha y hora estimada de llegada, así como el total de movimientos al descargue y al cargue.

b. Criterios a tener en cuenta antes de iniciar la planeación.

El Planeador de Patio debe organizar la información en XPS, teniendo en cuenta,

- ETA
- Inbound Carrier Name
- Current Location
- Condition E-F Restow
- Category
- Length
- Yard Satellite View
- Secuencia de descargue de las grúas (Crane Work List)
- Disponibilidad de equipos

c. Contenedores de almacenamiento especial

Para la planeación del recibo de contenedores en patio se debe tener en cuenta los contenedores que necesitan, por su condición, un almacenamiento especial en los módulos del patio.

d. Contenedores Refrigerados

FECHA DE APROBACIÓN: 14-06-2020

El contenedor Refrigerado debe ser anunciado con temperatura en grados Celsius, para recibir el tratamiento correspondiente.

Así mismo, se debe anunciar su condición de tratamiento especial: Cold Treatment ó Atmosfera Controlada, lo anterior a fin de controlar y realizar seguimiento a su descargue y almacenamiento en el patio.

e. Contenedores Sobredimensionados

El contenedor Sobredimensionado debe ser anunciado con las medidas de la sobredimensión en centímetros, superior y hacia los lados, para asignar una o varias ubicaciones en patio, a fin de que la carga no corra el riesgo de ser averiada por otros contenedores.

f. Contenedores con Carga IMO

Se debe cumplir con la Tabla de segregación emitida por la OMI código IMDG, para la manipulación y almacenamiento de estos tipos de carga.

Los contenedores clasificados como IMO 1, no deben ser almacenados en el patio, son considerados de evacuación inmediata por su alta peligrosidad.

g. Contenedores Isotank

Si no es IMO, se planea y almacena como un contenedor estándar, en caso de contener carga peligrosa, se debe cumplir con la Tabla de segregación emitida por la OMI código IMDG, para la manipulación y almacenamiento de estos tipos de carga.

h. Contenedor vacío

Para la planeación de contenedores vacíos se debe tener en cuenta:

- **Vacío de Transbordo**, se tiene en cuenta la motonave de salida, la línea operadora, el puerto de descargue y el tipo de contenedor.
- **Vacío de importación**, se tiene en cuenta la línea Operadora y el tipo de contenedor

i. Creación de Alocaciones en XPS (Reserva de espacios en el patio)

Para la creación de alocaciones se tienen en cuenta las características particulares del contenedor.

j. Filtro de Asignación (Allocation Filters)

Se debe verificar que cada contenedor este contenido dentro de un filtro de asignación, es decir, XPS puede diferenciar las características entre contenedores.

k. Grupo de Asignación (Allocation Group)

Se realiza en XPS , en la opción Yard, Show Allocations.

FECHA DE APROBACIÓN: 14-06-2020

Para los casos de descarga marítima, en los casos de las categorías, Importación, Transito y Restiba , en la opción Carrier Kind, se elige la visita de la motonave donde viene el contenedor.

Con un contenedor de las características a crear, en la opción Actions, Generate Groups..., se crea el Grupo de Asignación.

I. Rango de Asignación (Allocation Range)

En la vista satelital del patio, se selecciona la bahía donde se recibirán los contenedores con las características creadas en el grupo de Asignación, y se le asigna a dicho grupo este rango.

m. Posición Planeada “Fail to Deck” (FLD)

Luego de asignado los rangos para el recibo de los contenedores, se debe realizar la validación de la cantidad de espacios disponibles vs la cantidad de contenedores a descargar.

Si se presenta una Planeación al Módulo “Fail to Deck (FLD)” , se debe revisar si el contenedor planeado a este módulo dispone de un Filtro de Asignación , en caso afirmativo, se verifica si pertenece a un Grupo de Alocaación y por último en caso de disponer de lo anterior, se verifica si en el rango asignado dispone de espacio disponible. Si presenta novedad en alguna de las tres verificaciones anteriores, se debe corregir para no seguir generando más planeación a este módulo.

n. Revisión, Cierre y Seguimiento de la Planeación

Al finalizar la planeación para el recibo en el patio de contenedores vía marítima, se imprime el Allocations Summary, el cual muestra los espacios reservados para los grupos de asignación generados.

Iniciada la operación, constantemente en XPS se verifica el cumplimiento de los planes de descargue de la motonave, así como el recibo en los diferentes módulos del patio acorde al Allocations Summary impreso previamente.

Por condiciones operativas, que impidan el cumplimiento de uno o más planes del Allocations Summary, el Planeador de Patio, debe asignar nuevos rangos que garanticen, la distribución organizada de la carga sin afectar la productividad de la motonave.

El planeador de patio debe realizar seguimiento constante al descargue en progreso o sobre camión, para verificar el plan que lleva y comparar con el Allocations Summary.

7. ACTIVIDADES

Las siguientes son las actividades o pasos para seguir:

Descripción	Responsable
1. Verificación de la información de contenedores de descargue marítimo. <ul style="list-style-type: none">• Verificar el Berth Program diariamente, motonaves que arriban, muelles de atraque, ETA• Seleccionar la Motonave a Planear	Planeador de Patio
2. Organizar Información para la planeación <ul style="list-style-type: none">• Recap con la ETA, Nombre de la Motonave, Posición Actual, Condición Contenedores llenos, vacíos y Restibas, Categoría y Longitud.	Planeador de Patio
3. Creación de Allocations para recibo de contenedores vía marítima (espacios reservados) <ul style="list-style-type: none">• Generar los Allocation Groups• Asignar los Rangos para el recibo en el patio para los allocations Groups• Control a la planeación a FLD	Planeador de Patio
4. Seguimiento a la Planeación y a lo Ejecutado <ul style="list-style-type: none">• Imprimir el Allocations Summary.• Revisar el cumplimiento de los planes.• Mantener la distribución equitativa del descargue en el patio, a fin de organizar la carga y no afectar la productividad.• Verificar constantemente los planes de los contenedores que se encuentran en progreso.	Planeador de Patio

8. CONTROLES DEL PROCESO

8.1. Indicadores de Gestión

- Cantidad de contenedores importación ingresados vía marítima

8.2. Actividades de control

- **Cumplimiento del recibo total de contenedores que descargan de los buques atracados en la terminal:** Identificar las causas de la no posibilidad de recibir las unidades en el patio y determinar el plan de acción.
- **Control de incidentes, accidentes, siniestros y averías:** Identificar causas, costos asociados, responsables y planes de acción.

9. SEGURIDAD INTEGRAL

Con el fin de alcanzar, preservar y mantener la Seguridad Integral en todas las actividades y sitios de trabajo se deben controlar los factores de riesgo y minimizar el impacto que puedan tener en las personas y en el medio ambiente, para lo cual todos los involucrados deben cumplir con las restricciones, requisitos y controles establecidos.

En forma general, deben tenerse presente las siguientes disposiciones:

- Dar pleno cumplimiento a todos los estándares y procedimientos establecidos para preservar la seguridad integral.
- Utilizar los Elementos de Protección Personal necesarios para la actividad a ejecutar.
- Utilizar eficiente y racionalmente los recursos de la Organización.
- Manejar en forma adecuada los residuos que se generen.
- Evitar cualquier derrame de producto químico o peligroso al medio ambiente.
- Verificar la existencia de equipos extintores de fuego o contra incendio en el área o cerca de la misma.
- Tener una actitud preventiva y reportar cualquier acto o condición sub estándar.
- Comunicar situaciones Inseguras o de riesgo. Solicitar inspecciones planeadas o puntuales con el objetivo de encontrar cualquier acción o condición que genere riesgo para las personas, equipos, medio ambiente, infraestructura y la óptima ejecución de los procesos.
- Ante una emergencia, suspender las labores y desplazarse a un lugar seguro de acuerdo a las consideraciones del Plan de gestión del riesgo de desastres de la SPRBUN. "PGRDSPB", LGE-SSM-0000.
- Dar cumplimiento a todo lo establecido en la Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, PDSI-SST-0000.
- Identificar las rutas de evacuación y los líderes para la evacuación.
- Cumplir lo dispuesto en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, en cuanto a Normas de Seguridad General.
- No ingresar a la Instalación portuaria en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas alucinógenas.

10. REGISTROS

Nombre del Registro	Código	Lugar de Almacenamiento	Medio de Protección	Tiempo Conservación
Berth Program	RO-OPC-0020	Archivo en el área	Electrónico	Permanente

11. DIAGRAMA DE FLUJO

