



Firmado digitalmente por:
MEJIA VASQUEZ Pedro FAU
20509645150 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/11/2021 11:23:47-0500

LINEAMIENTO:
**“Maniobra de atraque y desatraque de
naves”**
L-OPE-002-02
(Versión 02)

N° copia	Copia asignada a:

 Alejandro Sologuren- Superintendente de Operaciones	 Nadia Huanay – Superintendente del SIG	 Víctor Sam -Gerencia General	22/09/2021
Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:	Fecha de aprobación:

Tabla de Control de Cambios

Versión	Páginas	Fecha de aprobación	V°B° TC	Descripción
02	03	22/09/2021		Se modifica el tercer párrafo del alcance 2.1
02	03	22/09/2021		Se modifica la responsabilidad Practico, que deben informar por escrito a las autoridades de DICAPI.
02	03	22/09/2021		Se agrega las responsabilidades de Agente marítimo.
02	04	22/09/2021		Se modifica el lineamiento 3.9 Representante de la Gerencia de Operaciones,
02	04	22/09/2021		Se complementa la responsabilidad de Cargo Master
02	05	22/09/2021		Se complementa la responsabilidad del Supervisor de Operaciones
02	05	22/09/2021		Se complementa la responsabilidad de Coordinador General de Protección y Seguridad
02	05	22/09/2021		Se elimina, una de las responsabilidades de Operador de SCADA
02	06	22/09/2021		Se elimina y agrega algunas definiciones y abreviaturas del ítem 4.
02	07	22/09/2021		Se elimina el ítem (5.2 y 5.3 Documentos de Referencia) de acuerdo al comentario de Renatto.
02	08	22/09/2021		Se modifica la disposición específica (6.1 Disposiciones Específicas)
02	08	22/09/2021		Se elimina la nota de la disposición específica 6.3 (Disposiciones Específicas)
02	09	22/09/2021		Se modifica la actividad del Supervisor de Operaciones ítem 7.1.2
02	11	22/09/2021		Se agrega el ítem 7.2.3 Personal operativa.
02	11	22/09/2021		Se modifica la actividad del Practico, ítem 7.2.4
02	13	22/09/2021		Se modifica la gestión de seguridad del ítem 9.0

1.	OBJETIVO
1.1	Establecer los lineamientos y las responsabilidades generales que permitan efectuar el atraque y el desatraque de las naves en el Terminal de una manera segura y eficiente.
2.	ALCANCE
2.1	El presente lineamiento es administrado por la Superintendencia de Operaciones de TCSA y es aplicable a todo el personal de TCSA, empresas contratistas, y subcontratistas que participan en las maniobras de atraque y desatraque de la nave. El presente documento incluye los lineamientos mínimos y responsabilidades generales que el Operador Portuario debe considerar para establecer, documentar, aprobar e implementar sus propios procedimientos. El lineamiento inicia con la autorización de la maniobra de atraque y/o desatraque por parte del CM hasta la recepción y registro de los tiempos de maniobra en el SIOPS.
3.	RESPONSABLES
3.1	Agente Marítimo: - Responsable de dar cumplimiento con la normativa nacional e internacional, y específicamente para el caso de TCSA, con el REOP, Port Terminal regulations y el presente lineamiento. - Responsable de toda comunicación con la nave relativa a las disposiciones establecidas en el REOP TCSA.
3.2	Empresa de Practicaje: - Cumplir con lo dispuesto con la Resolución de Acuerdo del Directorio RAD N° 009-2011-APN/DIR y el Reglamento de Acceso Transportadora Callao S.A. aprobado por OSITRAN. Garantizar la atención oportuna del servicio, así como la atención ante posibles situaciones de emergencia que pudieran presentarse.
3.3	Empresa de Remolcaje: - Cumplir con lo dispuesto con la Resolución de Acuerdo del Directorio RAD N° 008-2011-APN/DIR y Reglamento de Acceso Transportadora Callao S.A. aprobado por OSITRAN. - Cumplir con lo dispuesto en el presente lineamiento. - Atender los requerimientos del práctico. - Garantizar la atención oportuna del servicio, así como la atención ante posibles situaciones de emergencia que pudieran presentarse.
3.4	Práctico: - Responsable de cumplir estrictamente con lo dispuesto en el Estudio de Maniobras de Transportadora Callao. - Informar por escrito a las autoridades correspondientes (DICAPI), las novedades que pudieran afectar la seguridad de la nave, navegación, medio ambiente, así como los medios de señalización, balizaje y otros que estime conveniente. - Tomar conocimiento y cumplir las normas nacionales legales y administrativas vigentes, relacionadas con el servicio y el Sistema Portuario Nacional, y cumplir el presente lineamiento.
3.5	Gerente General: Aprobar los documentos del Sistema de Gestión de TCSA.
3.6	Superintendente de Operaciones: - Elaborar y mantener actualizado el presente lineamiento. - Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los servicios de operación, compromisos contractuales entre TCSA y TRAMARSA, el Contrato de Concesión, el Reglamento de Operaciones Portuarias (REOP) y la normativa legal aplicable, así como temas asociados a la mejora y optimización de los procesos de operaciones.

	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar el seguimiento de los hallazgos detectados en la supervisión e informar a la Gerencia General el estado de los mismos.
3.7	<p>Superintendente del SIG – Sistema Integrado de Gestión:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Supervisar, fiscalizar y auditar el cumplimiento del presente lineamiento. - Asegurar que el presente documento cumpla con los lineamientos establecidos por el Sistema Integrado de Gestión, en relación con el control de la información documentada. - Verificar el cumplimiento de requisitos de calidad, SST y medio ambiente del presente lineamiento. - Verificar la supervisión de la ejecución de los controles establecidos del presente lineamiento.
3.8	<p>Asistente de Operaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mantener y conservar la información documentaria del Sistema Integrado de Gestión aplicable a la Superintendencia de Operaciones, asegurando su disponibilidad, legibilidad y protección. - Asistir al Superintendente de Operaciones en la supervisión y fiscalización del cumplimiento de las obligaciones del operador portuario y del presente lineamiento.
3.9	<p>Representante de la Gerencia de Operaciones (Gerente de Operaciones y Sub Gerente de Operaciones / Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Documentar, aprobar, implementar y mejorar sus procedimientos, asegurando que se mantengan los lineamientos y responsabilidades definidas en el presente documento. - Asegurar el cumplimiento permanentemente del presente lineamiento y los procedimientos del Operador Portuario. - Determinar los riesgos asociados durante la maniobra y asegurar la implementación de acciones para abordarlos. - Asegurar la mejora continua y la optimización de los procesos de operaciones y mantenimiento. - Asegurar que el personal esté capacitado, entrenado y sensibilizado respecto a las actividades operativas y a la gestión de calidad, SST y Medio Ambiente. - Asegurar las competencias del personal para garantizar la operación eficaz, así como la conservación de los equipos, infraestructura y activos de TCSA. - Asegurar la disponibilidad de los recursos necesarios.
3.10	<p>Cargo Master (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisar, capacitar, implementar y mantener actualizado sus procedimientos, considerando los lineamientos y responsabilidades establecidas en el presente documento. - Verificar el cumplimiento de las competencias, capacitación y entrenamiento del personal que participa en la maniobra que ejecuta las actividades del presente lineamiento. - Asegurar la Supervisión Insitu del cumplimiento de las actividades establecidas en el presente lineamiento. - Cumplir y hacer cumplir el presente lineamiento, sus procedimientos y las medidas de control de calidad, seguridad, salud en el trabajo, y medio ambiente. - Supervisar in situ el cumplimiento de las actividades establecidas en el presente lineamiento. - Determinar los riesgos asociados a la ejecución del presente lineamiento, planificar e implementar las acciones para abordarlos. - Mantener y conservar los registros asociados en el SIOPS o carpeta electrónica compartida correspondiente. - Revisar y validar la información registrada en el SIOPS.

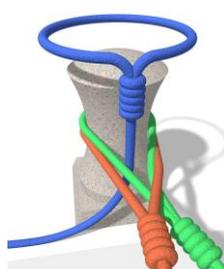
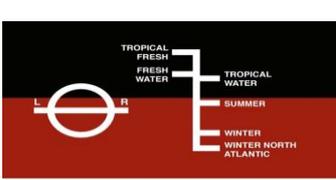
	<ul style="list-style-type: none"> - Asegurar las competencias del personal para el buen uso de los equipos y comunicaciones vía radio. - Asegurar el registro en el fractal de mantenimiento todo requerimiento de atención por fallas en los equipos reportados (check list de operaciones o de manera verbal), hacer seguimiento e informar a la Gerencia de Operaciones mediante correo GerenciaopsTCSA@ctcallao.com.pe. - Reportar todos los incidentes y accidentes, según el procedimiento P-SST-030 “Procedimiento de reporte, atención e investigación de incidentes o accidentes”.
3.11	<p>Responsable de Control de Gestión (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurar el ingreso al SIOPS de todos los registros de gestión generados como consecuencia de la aplicación del presente lineamiento y sus procedimientos. - Reportar desviaciones y hacer seguimiento a las acciones correctivas pertinentes. - Recopilar la data pertinente, generar los reportes necesarios y analizar la información para proveer los insumos para la toma de decisiones orientadas a la mejora continua y la optimización de los procesos.
3.12	<p>Supervisor de Operaciones (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ejecutar y supervisar el cumplimiento de las actividades establecidas en el presente lineamiento y los procedimientos del Operador Portuario, incluyendo los controles de seguridad, salud en el trabajo y medio ambiente. - Distribuir al personal para la correcta ejecución de sus actividades de acuerdo a lo establecido en la RAD. - Asegurar la correcta generación de los registros de manera oportuna y eficiente.
3.13	<p>Jefe de Cubierta (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cumplir y hacer cumplir a su personal las actividades descritas en el presente lineamiento. - Recibir, mantener y llevar el control de los materiales de cubierta. - Supervisar el estado de los cabos e informar cualquier condición insegura de estos.
3.14	<p>Jefe de Mantenimiento (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurar la disponibilidad y operatividad del equipamiento e infraestructura del terminal, garantizando la continuidad de las operaciones, la seguridad y salud de los trabajadores y la protección del medio ambiente en concordancia con la políticas y lineamientos de Mantenimiento en TCSA. - Verificar el cumplimiento de las competencias, capacitación y entrenamiento del personal a su cargo que participa en las actividades del presente lineamiento.
3.15	<p>Coordinador General de Protección y Seguridad (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisar que las empresas de practicaje y remolcaje anunciadas en la Junta de Operaciones sean las que presten el servicio, de lo contrario informar de ello a la Gerencia de Operaciones vía correo GerenciaopsTCSA@ctcallao.com.pe. - Revisar que las solicitudes de acceso para la prestación de practicaje y remolcaje - Autorizar el acceso a las empresas prestadoras de servicios portuarios con copia al correo AccesosTCSA@ctcallao.com.pe. - Verificar el cumplimiento de las competencias, capacitación y entrenamiento del personal a su cargo que participa en las actividades del presente lineamiento.
3.16	<p>Operador de SCADA (Operador Portuario):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Registrar en el SIOPS los tiempos de maniobra reportados por el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de cubierta. así como cualquier incidente o evento que pueda generarse.
3.17	<p>Personal Operativo del Operador Portuario (Maniobristas, Operador de Trimadora, Operador de Faja):</p>

	Cumplir con el presente lineamientos y los procedimientos del Operador Portuario y reportar al Supervisor de Operaciones en caso de identificar algún cumplimiento.
4.	DEFINICIONES Y ABREVIATURAS
4.1	Accidente de trabajo: Es todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo.
4.2	Accidente leve: Suceso cuya lesión supera el daño de primer auxilio, pero no genera descanso médico, retornando el trabajador a sus labores, máximo al día siguiente de ocurrido el evento.
4.3	ATS: Herramienta de gestión de Seguridad y Salud Ocupacional que permite determinar el procedimiento de trabajo seguro por actividad, mediante la determinación de los riesgos potenciales y definición de sus controles para la realización de las tareas.
4.4	Bolardos: Puntos fijos ubicados a lo largo del muelle que permiten el encapillado de los cabos.
4.5	Buque en posición: Significa que el buque ha sido ubicado en la posición final adecuada en el muelle para realizar la operación de carga, la referencia es el alineado del Disco de Plimsoll de las naves con la marca del centro de muelle.
4.6	Cabos: Es el conjunto de fibras naturales y/o artificiales que, enrolladas en forma ordenada y sistemática (torcido), se utiliza para atracar o amarrar el buque.
4.7	Cachacos: Delimitadores de seguridad.
4.8	Desencapillar: Zafar o desprender el cabo del bolardo.
4.9	Disco de Plimsoll: Es una marca esquemática que han de llevar los buques pintada en su casco, su nombre oficial es “ Marca de francobordo ” y sirve para fijar el máximo calado (mínimo francobordo) con el que se puede navegar el buque en condiciones de seguridad.
4.10	Encapillar: Asegurar un cabo al cuello de bolardo.
4.11	Estudio de maniobras de TCSA: Documento de TCSA aprobado mediante RD 0891-2015 MGP/DGCG con adenda RD 769-2016 MGP/DGCG por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas el cual simula las maniobras de amarre y desamarre de las naves en el muelle de TCSA bajo condiciones extremas de corriente, viento y oleaje, determinando los niveles de operatividad y características de la maniobra y amarre.
4.12	Flash Report: Representan una instantánea rápida del reporte de atención e investigación de incidentes o accidentes, incluyendo daños a las personas, ambiente y materiales, y teniendo en cuenta los plazos establecidos por el SIG en sus procedimientos.
4.13	Amuras: zonas mas curvas del casco en las proximidades de la proa.
4.14	Formato: Documento o plantilla en donde se anotan los datos relacionados con la ejecución de actividades.
4.15	Weather Forecast: Pronóstico del estado del tiempo.
4.16	Gaza: Parte extrema del cabo que forma un ojo que se encapilla al bolardo
4.17	Hélice: Elemento propulsor del buque, formando por unas palas de forma helicoidal acopladas a un eje, que al girar en el sentido del mismo hacen moverse al buque.
4.18	Incidente: Suceso acaecido en el curso del trabajo o en relación con el trabajo, en el que la persona afectada no sufre lesiones corporales, o en el que éstas sólo requieren cuidados de primeros auxilios.
4.19	Incidente de alto potencial con daño material: Daño material de 3000 dólares a más.
4.20	Incidente alto potencial con daño a las personas (Incidente Peligroso):

	Incidente con capacidad de generar discapacidad permanente, o muerte.
4.21	Inicio de Operaciones: Evento posterior al Key meeting en el cual se inicia el arranque secuencial de fajas para el embarque.
4.22	Instalación Portuaria: Obras civiles de infraestructura, superestructura, edificación, conducción o construcciones y dispositivos eléctricos, electrónicos, mecanismos o mixtos, destinado al funcionamiento específico de los puertos, Terminales y de las actividades que en estos se desarrollan.
4.23	Jibilay: Cabo o guía con un peso en uno de sus extremos utilizados para el envío de las líneas de amarre.
4.24	Largo: Es la amarra que llama de forma sesgada, hacia proa o hacia popa, por la amura o por la aleta en dirección al muelle. Hay largo de proa y largo de popa.
4.25	Lascar: Entregar, soltar un cabo.
4.26	Marine traffic: Aplicación web que muestra en tiempo real la posición y el movimiento de las naves en puerto y en navegación (www.marinetraffic.com).
4.27	Seno: Parte de un cabo comprendido entre el firme y el chicote.
4.28	SIOPS: Sistema Integrado de Operaciones, mediante el cual se realiza la trazabilidad de las actividades y servicios prestados por el terminal y se generan los reportes a las Gerencias de TCSA, almacenes y los requeridos por las autoridades.
4.29	Spring: Es la amarra que, partiendo de la proa o popa de la nave, llama en sentido contrario.
4.30	POB: Práctico abordó.
4.31	Popa: Parte trasera de la embarcación.
4.32	Proa: Parte delantera de la embarcación.
4.33	Registro: Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de actividades realizadas. También se define como base de datos relacionada, que almacena datos de un documento y/o reporte.
4.34	TCSA: Transportadora Callao S.A.
4.35	Vigías: Personal asignado para avistar desde el muelle, la nave una vez que ingresa a la rada interior del puerto y que atracaran en el Terminal.
4.36	Virar: Halar o cobrar un cabo/amarra o cadena por medios mecánicos.
4.37	Radio VHF: son radios básicas que brindan todos los elementos esenciales VHF y permiten una transición sencilla de la radio analógica a la digital.
4.38	Verificación: Buscar comprobar que la información cumpla con los requerimientos solicitados.
4.39	Validación: Proceso de revisar que la información ingresada en el SIOPS es aceptado y sustentable. Confirmación y provisión de evidencia objetiva de que se cumplan los requisitos para un uso o aplicación.
5.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA
5.1	Código PBIP- "Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias"
5.2	Ley N° 27943 "Ley del Sistema Portuario Nacional"
5.3	Ley N° 29783 "Ley de Seguridad y Salud en el trabajo"
5.4	D.S. N° 020-2005-MTC "Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional" y sus modificatorias.
5.5	D.S. N° 005-2012-TR "Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el trabajo" y sus modificatorias.
5.6	D.S. N.º 062-2010-MTC "Contrato de Concesión TCSA"
5.7	TCSA-RISST-001 "Reglamento Interno de Seguridad y Salud en el Trabajo"

5.8	Resolución Directoral N° 213-2018-MTC/16.- Lineamiento para la elaboración de un Plan Integral de Gestión de Residuos generados por los buques: Mezclas Oleosas, Aguas Sucias y Basuras, en el marco del Convenio MARPOL.
5.9	RD-149-2019-MTC/16, Estudio de Impacto Ambiental de TCSA (2019), Plan Integral de Gestión de Residuos generados por los buques: Mezclas Oleosas, Aguas Sucias y Basuras de TCSA
5.10	RGG-0536-2018-APN-GG “Reglamento de Operaciones de TCSA”
5.11	R.A.D N° 003-2015-APN/DIR “Metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad del Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Puerto del Callao”
5.12	Manual de acción frente al COVID-19 de TCSA
5.13	Plan para vigilancia, prevención y control del COVID-19 en el trabajo
5.14	Normativa vinculada al COVID-19 emitida por las autoridades correspondientes
5.15	P-SST-030 “Procedimiento de reporte, atención e investigación de incidentes o accidentes”.
5.16	RD 769-2016 MGP/DGCG “Estudio de Maniobras”.
5.17	L-OPE-002-03 “Protocolo de comunicaciones TCSA/Almacenes”.
6	DISPOSICIONES ESPECÍFICAS
6.1	El Cargo Master, debe asegurar que la maniobra se realice o ejecute acorde a lo establecido en estudio de maniobras y comprimiendo con los estándares del presente lineamiento.
6.2	El Supervisor de Operaciones y/o Jefe de cubierta realiza la inspección y comprobación de los equipos, herramientas, materiales y otros, tanto para el atraque y desatraque de la nave de acuerdo con el check list CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque” , según <i>anexo</i> 01 del presente lineamiento.
6.3	Se procederá acorde a lo establecido en la RAD 009-2011-APN/DIR, artículo 7, considerando que el personal mínimo para la maniobra de atraque y/o desatraque será de 07 personas debidamente capacitadas en la operación y el presente lineamiento. El personal deberá arribar a muelle mínimo 2 horas antes de inicio de maniobra.
6.4	El práctico dará la orden de fin de maniobra tanto de atraque como de desatraque. Una vez que la comunicación ha sido probada y establecida el personal de maniobra, debe mantener las transmisiones al mínimo, normalmente solo debe llamar en caso de duda o en caso de emergencia.
6.5	Para el atraque el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta realizan prueba de comunicación con el práctico una vez la nave se visualice en la bocana del puerto. Para el desatraque, se lleva a cabo una vez embarcado el práctico. Asimismo, se aseguran de que dichas pruebas se registren en el check list CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque” , <i>anexo</i> 01 del presente documento. Los canales de comunicación VHF con el práctico son el 4 y 5 (frecuencia marítima, equivalente a los canales 69 y 67). Asimismo, deben ser impartidas de forma clara y precisa.

6.6	Las responsabilidades y funciones no deben delegarse al personal que no cuente con las competencias y autorizaciones requeridas para el desarrollo de las actividades del presente lineamiento.	
6.7	El personal operativo debe usar correctamente los equipos, activos y conservar la infraestructura de TCSA.	
7.	DESARROLLO	
ITEM	RESPONSABLES	DESCRIPCION
7.1	Antes de la maniobra	
7.1.1	Cargo Master	<p><u>Autorizar atraque y/o desatraque</u></p> <p>Recibida la solicitud del agente marítimo mediante formato E-OPE-001-F06 “Solicitud de atraque”, autoriza la maniobra de atraque y/o desatraque de la nave a través del correo operacionesTCSA@ctcallao.com.pe e instruye al Supervisor de Operaciones el alistamiento del personal, equipo y muelle.</p>
7.1.2	Supervisor de Operaciones	<p><u>Alistar personal, equipo y muelle</u></p> <p>Dispone jefe de cubierta la ejecución del check list CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque”, según <i>anexo 01</i> del presente lineamiento.</p>
7.1.3	Jefe de Cubierta	<p><u>Confirmar muelle listo para el inicio de maniobra</u></p> <p>Ejecuta el check list CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque”, según <i>anexo 01</i> del presente lineamiento y con un mínimo de 30 min de anticipación al atraque confirma vía radio VHF al Supervisor de Operaciones y Cargo Master “Muelle listo y personal en puestos para la maniobra”.</p>
7.1.4	Práctico	<p><u>Iniciar comunicación con TCSA</u></p> <p>Establece comunicación vía radio VHF en los canales de frecuencia marítima 67 y 69 con el Supervisor de Operaciones al momento que la nave se encuentre ingresando por el par de boyas del rompeolas.</p>
7.1.5	Supervisor de Operaciones	<p><u>Establecer comunicación con el práctico y disponer ocupar puestos de maniobra</u></p> <p>Se mantiene en escucha en los canales 04 y 05 (frecuencia marítima, equivalente a los canales 67 y 69) con la finalidad de identificar el canal asignado para la maniobra e iniciar la comunicación con el Práctico.</p> <p>Una vez que la nave sea visualizada en la bocana de ingreso a la rada del Puerto del Callao, dispone al personal operativo ocupar los puestos de maniobra, ubicándose en el centro de muelle y asegurando como mínimo tres (03) personas en proa y tres (03) en</p>

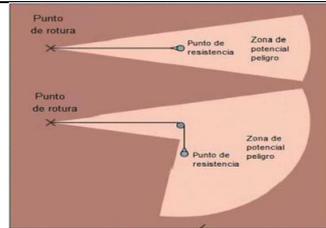
		<p>popa; con el tracto portuario en stand-by para soporte durante la maniobra en caso sea requerido.</p> <p>Mantiene una comunicación clara y precisa con el Práctico indicando la información requerida por este durante la ejecución de la maniobra. <i>Continúa con la actividad 7.2.</i></p>
7.2	Atraque de la nave	
7.2.1	Personal Operativo	<p><u>Iniciar maniobra de amarre</u></p> <p>Reciben el jibilay de parte de la nave tanto en proa como en popa, cobran los cabos y los encapillan según órdenes del Práctico y acorde al estudio de maniobras.</p> <p>El responsable de las comunicaciones vía radio VHF tanto de proa como en popa, informa por este medio el momento en que es encapillado cada cabo indicando si es sprin o largo.</p>  <p>Forma correcta de encapillar las gomas</p>
7.2.2	Supervisor de Operaciones	<p><u>Informar “buque en posición” y/o “libre de muelle”</u></p> <p>Durante el atraque informa al práctico vía radio VHF “buque en posición” cuando el Disco de Plinsoll de la nave se encuentra a la altura de la marca del centro de muelle.</p>  <p>Disco de plinsoll y líneas de máxima carga</p>
7.2.3	Personal Operativo	<p><u>Encapillar los cabos</u></p> <p>Una vez el buque esté en posición, el personal operativo continúa recibiendo y encapillando los cabos hasta que la maniobra se dé por terminada normalmente con cuatro largos (04) y dos (02) esprines, tal como lo establece y recomienda el estudio de maniobras del terminal por temas de seguridad.</p> <p><u>Nota:</u></p>

		En caso de presencia de oleaje anómalo el Cargo Master se comunicará con el práctico para amarrar la nave 4 largos y 3 srpines, y con el tercer grillete del ancla de babor en el agua.
7.2.4	Práctico	<u>Comunicar término de maniobra</u> Durante el atraque comunica vía radio VHF las horas de inicio y término de maniobra, una vez que los cabos se encuentren debidamente firmes y el buque en posición.
7.2.5	Supervisor de Operaciones	<u>Comunicar horas de maniobra</u> Recibida la información se comunica con el Operador de SCADA vía radio VHF para que este último registre las horas de inicio y término de maniobra en el SIOPS.
7.2.6	Jefe de Cubierta	<u>Verificar el estado de cabos</u> Verifica el estado de los cabos de acuerdo la disposición de seguridad 9.10 registrando la inspección en el check list CLOPE-012 “Alistamiento de muelle para maniobra de atraque” y desatraque” y de encontrarse alguna irregularidad informar al Supervisor de Operaciones para tomar las decisiones que corresponda. <u>Nota:</u> Registrar en el SIOPS cada vez que se presente alguna rotura de cabos o se evidencie alguna irregularidad en los mismos.
7.2.7	Operador de SCADA	<u>Registrar e informar atraque de la nave</u> Ingresa inmediatamente la información en el SIOPS agregando también el nombre del práctico y los remolcadores utilizados, y envía un correo a OperacionesTCSA@ctcallao.com.pe con las horas de inicio y término de maniobra. Asimismo, da cumplimiento con la disposición del numeral 7.1 del lineamiento L-OPE-002-03 “Protocolo de comunicaciones TCSA/Almacenes” .
7.3	Desatraque de la nave	
7.3.1	Supervisor de Operaciones	<u>Establecer contacto con el Práctico</u> Una vez que el Práctico aborda la nave, establece contacto vía radio VHF informando que el personal se encuentre listo para maniobra de desatraque y dispone al personal de operaciones ocupar puestos de maniobra.

7.3.2	Práctico	<p><u>Iniciar maniobra de desatraque</u></p> <p>Comunica vía radio VHF inicio de maniobra solicitando al personal operativo de proa y popa ir desencapillando los cabos según sus instrucciones.</p>
7.3.3	Personal Operativo	<p><u>Desencapillar los cabos</u></p> <p>El Personal operativo que está a cargo de la radio VHF, tanto de proa como de popa, repite las instrucciones del práctico para confirmar la misma, indica al personal desencapillar el cabo solicitado (largo o sprin) y aguardan a que el mismo se encuentre con seno en el agua para luego proceder a su desencapillado.</p> <p>El mismo personal operativo informa vía radio VHF “largo/sprin desencapillado” según corresponda.</p> <p>El personal operativo de popa, al momento que la hélice se encuentre libre de riesgos de enredarse con los cabos, informa vía radio VHF “hélice libre de cabos”</p>
7.3.4	Supervisor de Operaciones	<p><u>Informar nave libre de muelle</u></p> <p>Durante el desatraque informa al Práctico vía radio VHF “libre de muelle” en el momento en que se desencapille el último cabo y cuando los mismos se encuentren a la pendura con la gaza a flor de agua.</p> <p>Una vez la nave se encuentre libre de muelle le consulta al Práctico las horas de inicio y término de maniobra.</p>
7.3.5	Supervisor de Operaciones	<p><u>Comunicar horas de maniobra de desatraque</u></p> <p>Recibida la información se comunica con el Operador de SCADA vía radio VHF para que éste último registre las horas de inicio y término de maniobra en el SIOPS.</p>
7.3.6	Operador de SCADA	<p><u>Registrar e informar desatraque de la nave</u></p> <p>Ingresa inmediatamente la información en el SIOPS agregando también el nombre del Práctico y los remolcadores utilizados, envía un correo a GerenciaopsTCSA@ctcallao.com.pe con las horas de inicio y término de maniobra.</p> <p>Asimismo, da cumplimiento con la disposición del numeral 7.1 del lineamiento L-OPE-002-03 “Protocolo de comunicaciones TCSA/Almacenes”.</p>
8.	REGISTROS	
8.1	CL-OPE-003 “Alistamiento del sistema de fajas de embarque”	
8.2	CL-OPE-011 "Verificación e inspección operativa del centro de control	

8.3	CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque”
9.	GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE
9.1	<p>El Supervisor de Operaciones asegura que previo a la maniobra se cuente con 03 radios VHF operativas garantizando una maniobra segura y se cuente con 02 baterías de respaldo cargadas al 100 % en las mismas condiciones, indicando ello en el check list CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque”, según <i>anexo 01</i> del presente lineamiento.</p> <p>Todo personal que utilice radio VHF debe contar con la certificación correspondiente del uso del mismo.</p>
9.2	<p>Las comunicaciones vía radio VHF y radio VHF deben ser impartidas y entendidas en forma clara y precisa.</p> <p>Una vez establecido el contacto vía radio VHF entre el práctico y el Supervisor de Operaciones, el personal de maniobra debe mantener las trasmisiones al mínimo evitando congestionar las mismas. El personal operativo debe repetir las órdenes del Práctico en señal de conformidad, dar respuesta puntual a sus requerimientos y realizar consultas breves y directas en caso de dudas o emergencias.</p> <p>Se encuentra prohibido el uso de las radios para realizar bromas o temas que estén no relacionados a la maniobra.</p>
9.3	<p>Previo al inicio de maniobra de amarre, el Shiploader debe encontrarse con la pluma engatillada y en su posición en el centro del muelle. Esto con la finalidad que los cabos de proa o popa de la nave puedan golpearlo en caso el Shiploader se encuentren en cabezo o pie de muelle.</p>
9.4	<p>Todo personal que participe en las maniobras de atraque y desatraque de naves, debe contar con la capacitación correspondiente y mantener la certificación archivada en la carpeta virtual “Operaciones TCSA/Certificados”.</p>
9.5	<p>Previo a las maniobras de atraque y desatraque, el personal operativo debe realizar el estiramiento correspondiente (pausas activas) de evitar lesiones musculares, o accidentes.</p> <p>De acuerdo con lo instruido en las capacitaciones, los cabos deben de cobrarse utilizando el peso del cuerpo, mas no aplicando esfuerzo en los hombros ni en la parte inferior de la espalda. Debe aplicarse los conocimientos de acuerdo con las capacitaciones de levantamiento manual de cargas pesadas, así como la de gavios para el amarre y desamarre de las naves.</p> <p>Nota: El personal no debe levantar manualmente cargas que superen los 25 Kg. por persona.</p>

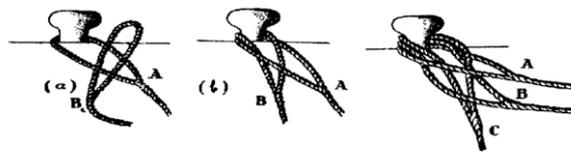
<p>9.6</p>	<p>Toda maniobra debe realizarse con chaleco salvavidas, EPP correspondiente y en especial guantes indicados para la maniobra (Showa 377).</p>  <p>El Personal Operativo debe contar con capacitaciones de caída de hombre al agua, así como tener un procedimiento para atender al hombre caído durante la maniobra.</p> <p>Los certificados deben archivar en la carpeta mencionada en el numeral 9.4 de disposiciones de seguridad del presente lineamiento.</p>
<p>9.7</p>	<p>El Supervisor de CCTV verifica, mediante el uso de las cámaras y mediante la comunicación con los APP que se encuentren en el ingreso a muelle como en el cabezo, que durante la maniobra de atraque y desatraque el personal de los remolcadores, prácticos y contratistas cuenten con el EPP completo, considerando las actividades que debe realizar. El EPP básico, consta de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uniforme de trabajo - guantes de cuero / guantes de jebe o neopreno - chaleco salvavidas reglamentario - botas con punta de acero y antideslizante <p>y comunica al Superintendente del SIG, con copia al Cargo Master en caso encuentra algún incumplimiento.</p>
<p>9.8</p>	<p>Un cabo debe de cobrarse como mínimo por 02 personas a la vez, de manera de evitar sobreesfuerzos o accidentes. Para evitar el atrapamiento de los dedos al encapillar o desencapillar los cabos o corregir la maniobra, el personal operativo debe estar en constante comunicación con la tripulación de la nave a través de señas, evitando que estos toquen el cabo antes de haber culminado con el encapillado/desencapillado. Asimismo, el personal debe asegurarse que los cabos cuenten con suficiente seno en el agua para evitar este tipo de atrapamiento.</p> <p>El personal operativo establecerá como máximo el envío de 02 cabos a la vez con la finalidad de evitar sobre esfuerzos. Una vez terminada la maniobra deben de colocarse los delimitadores de seguridad (cachacos), restringiendo el tránsito de personas en zonas de riesgo de rotura de los cabos.</p> <p>Los bolardos utilizados normalmente para las maniobras de atraque y desatraque deben contar con la señalización de piso de la zona de potencial peligro por rotura de cabos en color amarillo delimitando la zona de riesgo de rotura de cabos.</p>



ZONA DE RIESGO

El personal operativo debe informar en caso avisten cabos en mal estado (cabos empalmados o con hebras rotas) y registrarlo en el **CL-OPE-012 “Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque”**. El Supervisor de Operaciones solicita el reemplazo del cabo. Está prohibido recibir cabos cuya gaza no se encuentre trenzada y haya sido elaborada haciendo un as de guía.

Asimismo, está prohibido recibir cabos mixtos (cable y policarbonato)



GASA CORRECTA DE LOS CABOS

9.9

Cuando el Cargo Master evidencie en el forecast que la mar va a sobrepasar los 11 ft de oleaje, dispondrá que el Supervisor de Operaciones, previo a la maniobra de atraque, indique al Práctico que por medidas de seguridad se incrementará un sprin en proa y popa, terminando la maniobra con 04 largos y 03 sprines. Asimismo, le solicite arriar el ancla de babor dejando mínimo 03 grilletes bajo el agua.

De igual manera se limitará el acceso del personal a bordo que no se encuentre directamente relacionado con las operaciones y con la supervisión de las mismas, asegurándose el distanciamiento de todo el personal abordo de las bitas de la nave.

9.10

Previo al atraque, los gavieros deberán permanecer en la zona segura destinada para gavieros hasta que el jibilay lanzado por la nave toque muelle. Solo en este momento los operarios se aproximarán a recoger el mismo. Está prohibido tratar de atrapar el jibilay cuando éste esté en el aire.

9.11

El Supervisor de Operaciones se asegura que el personal gaviero a cargo de la radio VHF en popa durante la maniobra de desatraque informe a la nave cuando el último cabo se encuentre a la pendura libre de la hélice, de manera que el práctico sepa en qué momento puede utilizar la maquina sin riesgo a enredarse con los cabos.

9.12

El Cargo Master estará presente en el muelle al momento que la nave inicie la maniobra de amarre a muelle, y que no existan irregularidades durante las maniobras.

9.13

En caso ocurra una emergencia el personal actuará de acuerdo con lo establecido en el Plan de Emergencia del Terminal.

9.14	Todas las actividades en el Terminal deben realizarse como mínimo con la participación de 2 operarios con la finalidad de que ante algún incidente o accidente se puedan brindar los primeros auxilios o buscar la ayuda correspondiente.
9.15	<p>El Supervisor de Operaciones asegura el correcto llenado de cada uno de los ATS que se requieran previo a la ejecución de las actividades de operaciones, verificando que hayan participado y firmado el ATS todos los que realizan el trabajo. El Asesor del Sistema Integrado de Gestión (SIG) del operador portuario verifica la correcta elaboración de los ATS y documentos en general de SST.</p> <p>El Cargo Master asegura se dé cumplimiento con las disposiciones del presente ítem.</p> <p>El Representante de la Gerencia de Operaciones asegura que los documentos estén a disposición, sea física o electrónicamente de manera inmediata a requerimiento previo al inicio de actividades.</p> <p>Nota: Cuando las condiciones iniciales del trabajo cambien, incluyendo el ingreso de nuevo personal, se debe revisar el ATS y actualizarlo en caso corresponda o elaborar uno nuevo, previo a continuar con la operación.</p>
9.16	El personal SIG de TCSA está facultado para realizar inspecciones a las actividades del Terminal de manera inopinada con la finalidad de verificar el cumplimiento de los estándares y controles establecidos en el SIG, verificando previamente que la actividad de inspección no genere riesgos a su integridad, la de terceros y de la operación.
9.17	<p>En caso se presente un peligro inminente a la seguridad y salud del personal, a la infraestructura o al ambiente, que no puedan ser controlados, se debe detener la actividad e informar al Jefe inmediato. No se deben reanudar las actividades hasta que se tomen las medidas de control autorizadas por el Cargo Master, quien puede solicitar la asesoría del área SIG (TCSA / Tramarsa).</p> <p>Finalmente, se debe aplicar el procedimiento de P-SST-030 “Reporte, Atención e Investigación de Incidentes o Accidentes”.</p>
9.18	Por temas de Seguridad, se amarrará la nave con un mínimo de cuatro largos (04) y dos (02) esprines. De acuerdo con los establecido por el estudio de maniobra. Así mismo el personal estará atento en todo momento al trabajo de amarras.
9.19	El personal deberá posicionarse en sus puestos de maniobra con una anticipación mínima de 30 minutos previo al inicio de la misma.
9.20	<p>Cualquier evento de Seguridad y Salud en el Trabajo como incidentes peligrosos (amagos de incendios, derrames de hidrocarburos/ aceites, caída de objetos pesados, rotura de cabos, entre otros), y accidentes con daños material, personal y medio ambiente deben ser atendidos de acuerdo a lo establecido en los documentos de gestión, ser informados inmediatamente al Cargo Master/Jefe de Mantenimiento, y enviar el Flash Report según lo establecido en el procedimiento P-SST-030 “Procedimiento de reporte, atención e investigación de incidentes o accidentes”.</p> <p>En adición, para el caso de rotura de cabos, el Jefe de Cubierta debe informar al Cargo Master y al Supervisor de Operaciones el evento y las acciones correctivas tomadas por la Nave, así como solicitar su registro en el SIOPS.</p>

	<p>Asimismo, todos los eventos arriba identificados deben ser registrados por el Operador de SCADA en el SIOPS.</p> <p><u>Nota:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En caso de accidente o incidente en las maniobras de atraque/desatraque, el Cargo Master informar a la Gerencia de Operaciones de lo ocurrido mediante correo GerenciaopsTCSA@ctcallao.com.pe para la toma de acciones que correspondan. 2. El Cargo Master asegura que se registre en el SIOPS cualquier incidente o accidente.
9.21	<p>Considerando la emergencia sanitaria por COVID-19, se establecen las siguientes medidas de prevención y control para todas las actividades operativas que el personal debe cumplir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respetar las medidas de distanciamiento entre cada persona (mínimo 1.5 metro, deseable 2 a más metros). • Usar careta facial o lentes de seguridad tipo goggle antiniebla/antiempañante cuando la distancia entre trabajadores sea menor a 2 metros. A distancias mayores a 2 m, se recomienda mantener su uso. • Usar, de manera permanente, el respirador asignado en las zonas operativas • En áreas administrativas utilizar permanentemente respirador o mascarillas quirúrgicas o comunitarias. • Hacer uso del equipamiento de desinfección o lavado de manos constantemente. • Mantenerse en los grupos de trabajo asignados, evitando tener contacto con otros grupos, ya sea de la misma organización o de terceros. • Informar, de manera inmediata, si presentan algún síntoma de la enfermedad COVID-19, al médico ocupacional de su empleador, quien informa al médico ocupacional de TCSA.
9.22	<p>Se deben segregar los residuos sólidos en los recipientes correspondientes, cumpliendo la codificación de colores establecida por TCSA.</p>
9.23	<p>Todo personal que ingrese a la instalación portuaria deberá usar sus 03 puntos de apoyo al momento de subir o bajar escaleras tanto del Terminal como de la Nave.</p>
9.24	<p>Todo personal que ingrese a la instalación portuaria deberá detenerse y evaluar los riesgos de la zona para atender alguna llamada telefónica o comunicación vía radio.</p>

9.25	<p>Todo el Personal Operativo/Mantenimiento debe contar con sus EPP'S completos, debidamente colocados durante las operaciones del Terminal:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Cascos -Barbiquejos -Lentes oscuros/claros -Respirador con filtro P100 -Tapones, guantes, guantes dieléctricos según sea el caso y chalecos salvavidas en caso corresponda -Botas de seguridad, botas de seguridad dieléctricas según corresponda. -Camisas/polos manga larga -Chalecos y/o camisas con cinta reflectiva -EPP's específicos de acuerdo a su labor
10	ANEXOS
10.1	Anexo 01: CL-OPE-012 "Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque"
10.2	Anexo 02: RD 769-2016 MGP/DGCG "Estudio de Maniobras"
10.3	Anexo 03: "E-OPE-001-F06 "Solicitud de atraque"

Anexo N° 01

CL-OPE-012 "Alistamiento del muelle para el atraque y desatraque"

 N° de Orden CL-OPE-012 FECHA DE ELABORACIÓN 15/04/2015	TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADORES DE MINERALES DEL PUERTO DEL CALLAO Av. Conchamayo 899 - Callao RUC: 2083787232	VERSION: 01 Pagina 01 de 01			
"ALISTAMIENTO DE MUELLE PARA EL ATRQUE Y DESATRAQUE DE LA NAVE"					
RESPONSABLE:					
FECHA:					
TURNOS:					
La Gerencia de Operaciones DEBE: 1. Asegurar que la documentación de las embarcaciones, personal y empresa prestadora del servicio esté completa y vigente. 2. Asegurar que el Supervisor cuente con las competencias necesarias para la supervisión eficaz de la presente operación. 3. Asegurar que se cumpla las disposiciones de la RAD 009-2011-APN/DIR.					
El Supervisor responsable del llenado del presente check list DEBE: 1. Contar con las competencias para la supervisión eficaz de la presente operación. 2. Considerar y hacer cumplir con las disposiciones de la RAD 009-2011-APN/DIR. 3. Conocer los procedimientos del estudio de maniobra de atraque y desatraque y al Plan de Emergencia / Contingencia del prestador de servicio.					
I. ETAPAS DE LA INSTRUCCIÓN DEL TRABAJO	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	ARTICULO
1				El Cargo Master se encuentra en muelle supervisando la maniobra	OIM 10.3.1 (iv) Contrato Principal de Comercio E-OPE-006 Numeral 9.1.4
2				Se cuenta con el personal mínimo para la maniobra (03 en proa, 03 en popa y el Supervisor de Cubierta y/o Jefe de Cubierta al centro).	RAD Art. 7.1 Estudio de maniobra TCSA
3				Se cuenta con 03 Radio portátil VHF (Supervisor de Operaciones y 02 encargados uno en popa y otro en proa)	RAD Art. 9.1
4				Se cuenta con 02 Baterías de medio portátil operativas, carga al 100 % y como mínimo 02 baterías de respaldo en las mismas condiciones	RAD Art. 9.1
5				Se cuenta con 01 Teléfono móvil con línea.	RAD Art. 9.1
6				Uniforme de trabajo	RAD Art. 9.1
7				Casco	RAD Art. 9.1
8				Foto Identificador de la empresa	RAD Art. 9.1
9				Guantas de cuero	RAD Art. 9.1
10				Guantas de jete o neopreno	RAD Art. 9.1
11				Chaleco salvavidas reglamentario	RAD Art. 9.1
12				Cuchillo de maniobrista	RAD Art. 9.1
13				Botas con punta de acero y antideslizantes	RAD Art. 9.1
14				Linterna de bolsillo	RAD Art. 9.1
II. DESARROLLO DE LA MANIOBRA					
15				Se encuentra la cuadrilla constituida en sus puestos de maniobra 30 minutos antes del inicio de la misma.	RAD Art. 8.1.1 / 5.3.1
16				Se impartió la charla de seguridad	Ley SST N° 29783
17				Se verificó que el personal a su cargo este en óptimas condiciones físicas y psíquicas (Se entrevista y se observa al personal)	Ley SST N° 29783
18				Se comunico el Supervisor y/o Jefe de Cubierta con el practico	RAD Art. 8.1.1 5.3.2
19				El Supervisor o Jefe de Cubierta proporciono al practico informacion del amarradero, aproximacion y localizacion de la nave con respecto al amarradero y a su posicion final así como cualquier cualquier inconveniente que pudiera poner en riesgo la maniobra	RAD Art. 9.3 REOP Art. 41.2 5.3.12
20				El practico o el Capitán de la Nave dispone la recepción y colocación de las líneas de amarre en las bitas que corresponden.	RAD Art. 8.1.2
21				Se encontraron dificultades para que el Supervisor y/o Jefe de Cubierta aborten la maniobra	5.3.4
22				Se verifica que el muelle y sus elementos de amarre estén libres de obstrucciones	RAD Art. 9.2 5.3.5
23				Se verifica que el equipamiento para la maniobra este en buen estado . (mínimo 2 jiblay, tracto portuario, lunetas, luces de posicionamiento)	5.3.6
24				Distribuyo el practico las líneas de amarre de forma adecuada y segura (correctamente encochadas y aseguradas)	REOP Art. 41.4 5.3.9
25				Los cabos de la nave están en buen estado (Cabos no empalmados, sin hebras rotas, gaza trenzadas)	E-OPE-006 Numeral 7.2.1 5.3.9
26				Se mantienen las transmisiones al mínimo durante la maniobra	5.3.10
27				Son las comunicaciones impartidas y entendidas en forma clara y precisa.	5.3.11
28				El Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta de las indicaciones a los gavieros para encastrar o largar las amarras de acuerdo a lo indicado por el practico	RAD Art. 8.1.4
29				Solicita el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta cambio de cabos o cabos adicionales para seguridad del personal, la instalación, la nave y medio ambiente	E-OPE-006 Numeral 9.22
30				Se da por concluida la maniobra previa aprobación del Capitán y en coordinación con el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta	RAD Art. 8.1.3
31				Se verifica que todos los cabos trabajen iguales y que la nave este bien asegurada.	E-OPE-006 Numeral 9.10
32				La maniobra de desatraque empieza cuando la escota del buque o muelle haya sido adecuadamente asegurada o retirada.	E-OPE-006 Numeral 7.3
33				Se da por concluida la maniobra de desarmarse con el ultimo cabo en cubierta y la nave libre del muelle.	RAD Art. 9.4
34				Al finalizar la operación el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta se comunica con el Cargo Master, informándole de las novedades y del fin de la maniobra.	RAD Art. 8.2.4
35				El personal está atento al trabajo de las amarras	E-OPE-006 Numeral 9.20
36				Durante la maniobra de desarmarse el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta permanece en el muelle hasta que la nave este entizada a la bocana.	RAD Art. 9.5
37				El Jefe de cuadrilla de la maniobra informa al Cargo Master cuando el manifold del buque coincide con el trancal de la línea subterránea.	RAD Art. 8.2.3
38				El Cargo Master comunica al Practico que la nave se encuentra en posición.	RAD Art. 8.2.3
39				El personal de proa y popa Comunica al Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta/Practico que el cabo está libre cuando este haya salido de la bita y pueda ser virado.	E-OPE-006 Numeral 7.
40				La operación de desarmarse se da por concluida cuando el buque se encuentra totalmente libre del muelle.	E-OPE-006 Numeral 7.3.4
III. CONSIDERACIONES ADICIONALES DE SEGURIDAD A TENER EN CUENTA ANTES Y DURANTE LA MANIOBRA					
41				De ser necesario el Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta comunico al Cargo Master y al practico para abortar la maniobra	E-OPE-006 Numeral 9.
42				El personal se retira inmediatamente de la zona de peligro una vez encastrado el cabo en forma correcta	E-OPE-006 Numeral 9.
43				Se informa siempre al buque que el cabo esta firme o cuando este ha sido largado.	E-OPE-006 Numeral 9.
44				El personal corre en muelle durante las maniobras?	E-OPE-006 Numeral 9.
45				El personal durante las maniobras camina por el lado de mar	E-OPE-006 Numeral 9.
46				Los Maniobristas solo entran a la zona de peligro cuando se colocan los cabos en los bolardos o al largado de las reanetas?	E-OPE-006 Numeral 9.
47				El personal pisa la gaza o parte del cabo para detenerlo así sea un momento, menos cuando esta por ser virado o está trabajando con fuerte tensión?	E-OPE-006 Numeral 9.
48				Las operaciones de amarre y desarmarse se dan solo en respuesta a ordenes impartidas (Supervisor) y entendidas claramente de acuerdo siempre con el buque (Practico).	E-OPE-006 Numeral 9.
49				El Jefe de cuadrilla de la maniobra cuenta con un equipo de comunicación en buen estado y se demuestra una comunicación eficiente y segura con el practico y buque.	RAD Art. 10.2
50				Se asegura que el personal de la maniobra no abandone el servicio hasta que este reciba la autorización para retirarse.	RAD Art. 10.3
51				El muelle y las bitas están libres de obstrucciones.	E-OPE-006 Numeral 9.
52				Las áreas donde transita el personal están limpias sin aceite, obstáculos para prevenir tropiezos, resbalamientos, caídas etc.	E-OPE-006 Numeral 9.
53				Se posiciona respetando las señalizaciones de maniobra de atraque y desatraque (dentro de la zona de peligro /Snap back danger zone)	E-OPE-006 Numeral 9.
54				Una vez que el cabo ha sido colocado en la bita se alejan lo más rápido posible?	E-OPE-006 Numeral 9.
55				En caso de una rotura de un cabo o que los cabos estén flojos, se comunico al Cargo Master del terminal	E-OPE-006 Numeral 9.
56				El Supervisor de Operaciones y/o Jefe de Cubierta informa al Oficial de Guardia abordo para efectuar el cargo de la amarra o proceder a virar sus cabos que se encuentran con sero.	E-OPE-006 Numeral 9.
INSPECCIONADO POR:		FECHA:			
JEFE INMEDIATO:		HORA INICIO:		HORA FIN:	
SI ENCUENTRA DESPERFECTOS, COMUNIQUELO AL RESPONSABLE DEL AREA PARA QUE TOME ACCIÓN INMEDIATA. SI ENCUENTRA ALGUN DAÑO A LOS ACTIVOS ANTES MENCIONADOS, COMUNICAR AL RESPONSABLE. LAS MEDIDAS CORRECTIVAS IMPLEMENTADAS SERAN REGISTRADAS Y ARCHIVADAS POR EL RESPONSABLE Y SERAN MOSTRADAS EN INSPECCIONES Y/O AUDITORIAS POSTERIORES.					

Anexo N° 02

“Cuadro de resumen de Estudio de Maniobras”

CUADRO RESUMEN DEL ESTUDIO DE MANIOBRAS APROBADO TERMINAL DE MINERALES DE TRANSPORTADORA CALLAO				
1. NOMBRE DE LA EMPRESA		<p align="center">ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL Capitán de Fragata Oficial Secretario de la Dirección General de Capitanías y Puertos Federico NAVEJO Ponce de León 00923782</p>		
Transportadora Callao S.A.				
2. UBICACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO				
Puerto de Callao				
3. CONFIGURACION DEL TERMINAL PORTUARIO				
El Terminal de Minerales de la empresa Transportadora Callao S.A., cuenta con un muelle de una longitud de 219.84 mts., 21.25 mts. de ancho y una profundidad promedio de 14 metros.				
4. Capacidades Máximas Permitidas para las naves				
TIPO	ESLORA MÁXIMA	MANGA MÁXIMA	CALADO	CAPACIDAD DWT
PANAMAX	226.00	34.00	13.1 mts.	63.574.00
HANDY MAX	195.00	29.00	11.5 mts.	40.000.00
5. Cantidad y Capacidad Total de Bollard Pull de los Remolcadores				
Para las maniobras de amarre o desamarre, se deberán utilizar como mínimo dos remolcadores azimutales de acuerdo a lo siguiente:				
Vientos por debajo de 15 nudos		35.00 Bollard Pull cada uno		
Vientos mayores a 15 nudos		50.00 Bollard Pull cada uno		
6. Prácticos a bordo de los buques para las maniobras				
<ul style="list-style-type: none"> - Para las maniobras de amarre o desamarre al muelle, de las naves de eslora igual o mayor a 200 metros, deberá de encontrarse a bordo DOS (02) Prácticos Marítimos debidamente habilitados para operar en la zona de practicoje autorizada de acuerdo a lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • UN (01) Practico Marítimo Experto • UN (01) Practico Marítimo de Primera o Segunda (apoyo) 				
7. Restricciones				
<ul style="list-style-type: none"> - El atraque y desatraque de las naves cuya parte mínimo sea 9.000 DWT y máximo 63.574 DTW en dicho terminal, será únicamente de forma directa, es decir, atraque directo buque – muelle, no estando permitido bajo ninguna circunstancia la utilización de ningún medio o mecanismo de separación entre el buque y el muelle. - La operación en el Terminal de Minerales, para los buques que superen el peso muerto de referencia del buque de mayor porte descritos en el numeral 4, podrá permitirse siempre y cuando éstos no se encuentren cargados a su máxima capacidad que supere el máximo Dead Weight (DWT) permitido y sus características y dimensiones no sean mayores al buque tipo PANAMAX del proyecto. - Los buques deberán de contar con un resguardo de seguridad bajo la quilla (UKC) de 0.90 metros como mínimo, tanto para las maniobras de ingreso, salida y permanencia en el citado terminal, de acuerdo a las consideraciones descritas en el estudio de maniobras. 				



**LINEAMIENTO:
Maniobra de atraque y desatraque
de naves**

Código: L-OPE-002-02

Página: 21 de 21

Anexo N° 03

E-OPE-001-F06 "Solicitud de atraque"

TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES DEL PUERTO DEL CALLAO Av. Contralmirante Mora 590 - Callao - RUC: 20537577232		
N.º CÓDIGO E-OPE-001-F06	SOLICITUD DE ATRAQUE	VERSIÓN: 01
FECHA ELABORACIÓN 27/07/2020		Página 1 de 1

Callao, 01 de Marzo del 2020

Señores
TRANSPORTADORA CALLAO S.A.

Presente.-

**SOLICITUD DE ATRAQUE: MN. "EREDINE"
01-03-2020 HORA: 22:00 Hrs.**

Por medio de la presente solicitamos a ustedes que se autorice el atraque de la MN. "EREDINE" programada en Junta de Operaciones para el día 01-03-2020 a las 22:00 Hrs., para lo cual detallamos las siguientes características:

ARMADOR: "XXX"
BANDERA: SINGAPORE
TRB: 24,785 MT.
TRN: 13,019 MT.
LOA: 179.99 MTRS.
MANGA: 30.0 MTRS.
CALADO DE ARRIBO: -----
CALADO DE SALIDA: -----
INDICATIVO LLAMADA: 9V8850
IMO NUMBER: 9681871
PROCEDENTE: Guayaquil - Ecuador
DESTINO: Matarani - Perú
EMPRESA DE PRACTICAJE/PRACTICO:
EMPRESA DE REMOLCAJE/REMOLCADORES:
NOMBRE DE REMOLCAJE/REMOLCADORES
NOMBRE DE LA LANCHAS DE PRACTICO:
FACTURAR A:

Operaciones que realizara en el puerto: Embarque aproximado de 24,200.00 K concentrado de mineral a granel.

**FIRMA Y SELLO
AGENCIA MARÍTIMA**