

PLANNING

CIRCUITO EXPO

Con Anticipación de un mes la Naviera pasa un Schedule de las Visitas por mail, o se obtiene accediendo a la WEB del Armador. Se genera la **Vessel Visit**.

El Cliente se contacta con la Naviera, quien le genera un Número de Booking (Númerico o Alfanumérico)

Cuando la Naviera confirma el Número de Booking, genera un E.D.I. (Electronic Data Interchange) con formato COPARN. Cada Naviera tiene su formato (Mapeo): EDI Fact, X12.

Con esa información, el mismo sistema genera el **BOOKING** (Para que buque cuántos contenedores)

Código ISO:	1 ^{er} Dígito	→	Longitud del contenedor
	2 ^{do} Dígito	→	Altura
	3 ^{er} y 4 ^{to} Dígito	→	Características más específicas.

Para poder generar el Booking debe existir el Buque (Vessel) en el sistema y la Vessel Visit.

Cuando se da de alta la Vessel Visit, se genera con estado CREATED. Luego el usuario la pasa a INBOUND (Realmente anunciado, generalmente 15 o 20 días antes)

CUT OFF: Fecha y Hora en que no pueden entrar más contenedores para un buque determinado.

LATE ARRIVAL: Override Cut Off Tildado. Permite al camión ingresar después del CUT OFF

TALI IN: Es lo que va ingresando.

E.T.A.: Estimated Time of Arrival – (Fecha Estimada de Llegada del buque)

C.B.R.: Cargo Breakdown Report. Resumen de la carga que se va a ir en el buque.

V.G.M.: Verified Gross Mas. Se solicita por un tema de seguridad. El cliente debe informar el VGM mientras que el contenedor esté en YARD. Puede estar bloqueado por no informarlo.

CODECO: Son los movimientos de la Terminal.

Cuando llega el Buque se registra la fecha y hora de arribo.

Se registra la fecha y hora de Inicio de Operación → Vessel Visit: **WORKING**

En las 12 horas previas a la llegada del buque se planifica Número de contenedor – Ubicación en buque. Se planifica por Bodega. Si se puede mantener la planificación realizada, mejor, sino se va ajustando.

El Planner, trabaja con SPARC, La operación es SPARC.

El Bodeguero de TZ, es el responsable de efectuar el trabajo.

Controlador en el muelle, toma el precinto, y código ISO.

IMPO

La Agencia Marítima (Naviera Documentacional) le envía a Planning el **MANIFIESTO DE ADUANA**: Todos los B/L con sus contenedores que tienen que ser descargados en la Terminal. Así como Carga General y Vacíos. El **MANIFIESTO** se genera luego de la salida del último puerto previo a la Terminal.

La Naviera Documentacional carga el **MANIFIESTO DE ADUANA** en el Sistema **Malvina** y e/ 8 horas y 2 horas antes de llegar el barco lo envía a PLANNING. (vía mail en formato PDF).

Cuando se recibe el mail, se dan de alta los B/L en NAVIS (manual)

Previamente la Naviera Planning, ha enviado el plano de descarga del Buque (Mensajes EDI tipo BAPLIE). En esta instancia se cargan los contenedores en NAVIS.

Contando con los B/L y los contenedores que se deben descargar, se realiza la asignación de los contenedores al B/L

Llega el Buque, se descarga los contenedores. La Terminal (Op. Terrestre) realiza el Ingreso a Depósito Fiscal (10090). Para el Sistema **Malvina**, TZ es un Depósito Fiscal.

En el Sistema **Malvina** ya está cargado el B/L. Op. Terrestre realiza el Ingreso a Depósito de esos B/L. Para ello debe verificar en el Sistema Malvina el ingreso a depósito de los B/L declarados en el Manifiesto.

Se comparan los contenedores que encuentran en la Terminal con lo que está en el Malvina. Si está ok, lo valida en el Sistema Malvina (manual)

La comparación se hace con el PWS (interface entre Navis y Malvina)

Cuando se da el OK Op. Terrestre, recién en ese momento se ve en INGRESO A DEPÓSITO, cuando el cliente consulta el estado de los contenedores en el Malvina. En este estado, el Consignee puede comenzar con la gestión del **DESPACHO DE IMPORTACIÓN**, documentación necesaria para el retiro del Contenedor o Marcadería.

El Consignee/Despachante de Aduana tira Canal.

Verde: No es necesario Verificación

Naranja: Verificación Documental

Rojo/Morado: Verificación Física.

Dependiendo del tipo de verificación necesaria, el cliente solicita Servicio a TZ (Op. Terrestre)

Logística realiza la verificación física junto con Aduana.

Si está todo OK, se gestiona el Gate Pass con Facturación.

El Despachante le da el Gate Pass a la compañía de transporte y notifica a la terminal el momento del retiro (día)

Antes de que ingrese el camión a retirar el contenedor, el Despachante genera en el Sistema Malvina el **AVISO DE CARGA**. Sin esto no se puede realizar la **SALIDA DE ADUANA**.

El **AVISO DE CARGA** tarda 3 horas en validarse en el Sistema Malvina. Por ende, no se puede la SALIDA DE ADUANA, hasta tanto no se valide en el Malvina.

La Salida de Aduana la realiza Op. Terrestre en el Sistema Malvina. Informa qué transportista retira qué contenedor.

El Chofer ingresa con el Gate Pass, el Número de BL o contenedor. Si requiere pesaje, primero se pesa, se carga el contenedor y con la carga, se realiza el segundo pesaje.

Es Despachante es el que gestiona la Salida y le da el remito al transportista.

Una vez que el camión está cargado, la terminal genera la **SALIDA DE ADUANA** en Sistema MALVINA (Op. Terrestre)

En el Gate de Aduana se valida la SALIDA DE ADUANA en el sistema Malvina.

Gate de la terminal hace el GATE OUT, y genera el IER que dice qué contenedor se retira y en qué condiciones.

Naviera (Armador) Dueño del Buque → Un buque pertenece a un único Armador.

Una Naviera es dueña de contenedores.

Un buque puede tener más una Naviera asociada. Por ejemplo, un Buque de 1000 contenedores. El Armador tiene utilizados 500 contenedores por lo que cede lugar a otras navieras.

PROPUESTA DE MEJORAS

EXPO:

Posibilidad de Automatizar la generación de Vessel Visits.

Mejorar la Comunicación con la Naviera

IMPO:

Posibilidad de automatizar la recepción de Manifiesto de Aduana y la asignación de Contenedores a B/L.

Posibilidad de conocer si el Despachante de Aduana gestionó el Aviso de carga (y está vigente), antes de que el camión ingrese a la Terminal.

PWS – Obtiene información de Malvinas. Potenciar su utilización para verificaciones y generación automática en NAVIS de los contenedores correspondientes a los B/Ls, a partir del Manifiesto de Aduana

Balanza No está conectada al Servidor.

OPERACIONES

A parte del muelle (385 metros) se le llama DOLFIN SUR Y DOLFIN NORTE.

Pedro Alvarez tiene a cargo todo el frente del muelle principal.

La grúa pórtico tiene un riel sobre tierra y sobre agua. Recorre todo el muelle.

El muelle se divide:

del metro 0 al 200, reparte 2.5 tons x m².

Del metro 200 al 250, reparte 3.0 tons x m².

Del metro 250 al 385, reparte 4.5 tons x m².

La Grúa Liebherr modelo 500 o 250 no puede pisar dentro de los 200 metros del muelle por el peso.

Todo barco que arribe, HSUD principal cliente, tiene una ventana operativa.

HSUD: Lunes a las 7:00. 30 hs de operaciones. Mueven entre 1000 y 1300 contenedores por semana. Por temporada alta de cítricos, HSUD tiene un barco Zárate-Montevideo, barco chico que transborda la mercadería a Uruguay. En Uruguay lo levanta barco Madre.

MSC: Miércoles 21:00 hs. Mueve entre 600 y 800 contenedores semanales.

GRIMALDI: Ro-Ro y Lo-Lo (usa grúas) Mueve entre 200 y 250 contenedores semanales.

En **BARCAZA** cargan vehículos y contenedores que van a Uruguay y Paraguay.

Buques Carga General:

BBC

COSCO (Chinos)

SIPLAY

AUSTRAL MARY

No son servicios regulares

1 MANO Grúa pórtico

2 gruistas trabajan 2 horas c/u, descanso 2 horas por la postura del trabajo.

2 operarios en muelle

1 Tali

1 Bodeguero (En el Barco)

4 Operarios (En el Barco) van trincando o destrincando los contenedores

1 Capataz a cargo de la Operación.

La Pórtico, en condiciones normales, 25/27 containers por hora.

La Liebherr, en condiciones normales, 16 containers por hora.

Cuando se tiene la confirmación de arribo del buque, se planifica las actividades para el día siguiente. El aviso es por mail.

Si el bulto pesa + de 50 tons, lo baja el buque.

RECIBIR A GANCHO: cuando es carga general y supera las 100 tons. Se recibe directamente sobre carretón.

PROPUESTA DE MEJORAS

Mayor enfoque a la infraestructura del sistema. Mejor WI-FI, posibles caídas del Sistema.