

ARTICULO DE GRADO
INCIDENCIA DEL DAÑO DE LAS CARGAS EN LA CADENA DE
ABASTECIMIENTO DEL SECTOR PETRÓLEO.

Juan David Sánchez

Cod. 9500645



Universidad Militar Nueva Granada
Especialización en Gerencia en Logística Integral
Seminario de Investigación
Bogotá

INCIDENCIA DEL DAÑO DE LAS CARGAS EN LA CADENA DE ABASTECIMIENTO DEL SECTOR PETRÓLEO.

INJURY IMPACT LOADS ON SUPPLY CHAIN OIL SECTOR

Juan David Sánchez

Profesional Negocios Internacionales

Especialización en Gerencia en Logística Integral

Universidad Militar Nueva Granada

Bogotá, Colombia

Juancho_03s@hotmail.com

RESUMEN ANALITICO

Este artículo tiene como finalidad mostrar la manera de mitigar o en el mejor de los casos prevenir las no conformidades que reporta el usuario final por el daño que pueden sufrir los materiales objeto de transporte desde su origen hasta su destino final con fines de aprovisionamiento, todo se basa en una colaboración externa de los actores logísticos sobre la manipulación de las cargas en el transporte local, transporte internacional, procesos aduaneros, almacenamientos temporales, traslados, cargues y descargues. La metodología de investigación científica utilizada se enfocó en lo cuantitativo inductivo tradicional, allí también se especificaron las propiedades de los actores en la cadena de abastecimiento. Así mismo, Las técnicas específicas que se utilizaron para la recolección de datos fueron las observaciones, los documentos y registros de las cargas averiadas y transportadas por el operador logístico integral. En el trabajo de campo, se indagaron a dos funcionarios de la compañía con el propósito de consolidar información que fue registrada en una tabla, todo esto para analizar el impacto que tienen esos casos dentro del abastecimiento. Entre ellos se pudo evidenciar e identificar que uno de los materiales transportados más vulnerables a los daños son las válvulas con 6 casos registrados. Se detectó que estos materiales no son admisibles para la operación y producción en la empresa, lo cual genera un gran impacto a nivel financiero y de competitividad dentro de su industria.

ABSTRACT

This article aims to show how to mitigate or best prevent nonconformity reported by the end user for the damage sustained by materials being transported from origin to final destination provisioning purposes, all is based on an external collaboration of logistics players on handling charges for local transport, international transport, customs procedures, temporary storage, warehousing movements, up-loading and down-loading. The methodology used for scientific research focused on traditional quantitative inductive, there properties of the actors were also specified in the supply chain. Likewise, Specific techniques used for data collection were the observations, documents and records of damaged cargo and transported by the logistics operator. In the field-work, two company officials were investigated in order to consolidate information that was recorded in a table, all to analyze the impact of such cases within the supply. Among them were able to demonstrate and identify one of the transported materials more vulnerable to damage the valves are 6 registered cases. It was found that these materials are not eligible for the operation and production company, which creates a great impact on the financial level and competitiveness within their industry.

Palabras Clave: Carga, Transporte, Averías, Estrategias, Costos, Planeación, Válvulas, aprovisionamiento, cadena de suministro.

Keywords: Freight, Transport , Damages, Strategies , Costs , Planning, Valves , procurement supply chain.

INTRODUCCIÓN

En consecuencia de la operación de transporte para el aprovisionamiento de productos entregados en los almacenes, se pueden generar averías debido a la vibración en los trayectos terrestres, aéreos, marítimo, dependiendo de la modalidad de transporte que se utilice para tal fin. También se pueden generar daños en la manipulación de la carga, empaque y embalaje no adecuado, el manejo de cargues y descargues donde terceros no tengan en cuenta las recomendaciones de manipulación suministradas de acuerdo a la naturaleza de los materiales y/o equipos, entre otros factores que afecten la integridad y características técnicas de los mismos. (Mallofré, 2014), es de resaltar que aunque se hagan recomendaciones de manipulación a los operadores portuarios y de transporte para el caso marítimo, es fundamental que la unitarización de las mercancías se realice con estibas en muy buenas condiciones para evitar avería en las operaciones de cargue y descargue, clasificada esta como importante. (J.B.Costa, 2003).

DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Identificar herramientas estratégicas que contribuyan a mantener la integridad de los productos adquiridos durante su transporte desde origen hasta destino final.

1. Identificar estrategias implementadas que tratan artículos de casos y de investigación.
2. Verificar información obtenida en casos registrados en el compañía (Operador Logístico Integral - OLI) investigada.
3. Proponer el uso de herramientas y estrategias que permitan y generen valor agregado al proceso de transporte de materiales y equipos del sector petróleo.

MARCO TEÓRICO

El fundamento para la formulación y desarrollo de esta investigación tiene como base la teoría en el libro " Logística, Administración de la cadena de suministros" (Ballou, 2004) y el "Manual de la Gestión logística del transporte y distribución física de mercancía" (Ramírez, 2009).

La administración de la cadena de suministro concepto que ha surgido en los últimos años y define la logística integrada, esta enfatiza las interacciones entre las funciones de mercadeo, logística y producción de una compañía. Entre los miembros de los canales de flujo se pueden dar las oportunidades de mejorar el costo o el servicio mediante una colaboración y coordinación de los principales actores. Hoy en día las empresas comparten su información con los proveedores sobre sus inventarios con el fin de que los productos agotados y el flujo de inventario sean menores. Ballou (2004)

El transporte es una actividad significativa en el sistema logístico y una de las variables más importantes en el costo del mismo, el transporte y su administración desde la parte estratégica es fundamental en el diseño que se implemente para su desarrollo y ejecución para la distribución como paso de la cadena de suministro y el impacto positivo o negativo que puede generar a nivel financiero dentro de la compañía. Greene y Jones, (1997)

Uno de los temas fundamentales en esta área, es el movimiento o flujo físico de bienes, y la red que traslada el producto. Esta última en general está compuesta por organizaciones transportistas que ofrecen servicio a la empresa de embarque. La organización logística es responsable de elegir el modo o los modos de transporte y a quienes participaran en el traslado de materias primas, componentes y bienes terminados, o bien, en el desarrollo de un sistema de transporte privado como alternativa. Ballou, (2004).

Es importante observar que el transporte es un componente vital de la cadena de suministro general dado que es el vínculo físico entre las diferentes empresas que la componen. De hecho, puede considerarse como el adhesivo que la mantiene unida. (Ramírez 2009)

Actualmente al proceso de planear, implementar y controlar eficaz y efectivamente el flujo, almacenamiento de bienes o servicios e información, de origen a destino, lo conocemos como logística. Ballou, (2004)

Es importante establecer que estos procesos deben estar bajo el principio fundamental de realizarse conforme a los requerimientos del cliente; es decir, la misión de la logística es contar con los bienes o servicios necesarios, en el lugar, tiempo y condición deseada. El transporte es, sin duda, el componente vertebral de la distribución en las cadenas logísticas; por ello, es fundamental conocer las diferentes opciones que se presentan y determinar, mediante elementos conformados técnicas y jurídicamente, cuál de estas es la que se ha de utilizar. En este sentido, la competitividad de los productos que van a ser comercializados dependen mucho del transporte y específicamente, del costo de este; del tiempo de tránsito necesario para trasladar los bienes desde su origen hasta su destino; de la factibilidad de la entrega, y de la seguridad del medio utilizado, por ende se usan transportes marítimos, terrestres, aéreos, férreos y fluviales. Ballou, (2004)

No solo debe haber un cuidado con la carga transportada sino que también se debe tener muy claro el riesgo para las personas y el medio ambiente que puede representar algunos tipos de insumos peligrosos que son transportados para su fin específico en la producción, como lo menciona el autor Garrido, 2008 en su artículo.

Es de remarcar el impacto que tiene el cambio climático en el estado de las cargas transportadas como es mostrado por Savonis, (2014) en su artículo, identificando los riesgos y las vulnerabilidades a las que están expuestas las empresas de transporte, además de los retrasos de las entregas que los desastres naturales ocasionan, en el caso de derrumbes y otros siniestros causados a las cargas transportadas.

Cuando se presentan averías y son detectadas por el usuario final, como retroalimentación oportuna, se debe informar al proveedor o fabricante para que se tomen los correctivos, acciones preventivas y de mejora para evitar que se repitan en despachos futuros. Aunque existe un nivel de tolerancia al daño como concepto estudiado por el Dr. Ganser (2014), se acepta cierto nivel de daño para evitar el mantenimiento del material recibido.

Siguiendo con el tema de los daños de las cargas y la gestión para la devolución a los proveedores en el punto de origen, ya sea para su respectiva reparación o en su defecto para la eliminación si tiene sentido económico su reutilización. Las devoluciones se pueden presentar porque la mercancía no reúne los requisitos técnicos o debido a la pérdida de integridad del material por las averías que presente este último. El canal inverso de la logística puede requerir un diseño separadamente. La cadena de abastecimiento finaliza con la eliminación definitiva del producto. Este

canal inverso debe estar considerado dentro del control y planeación global de la logística. Ballou, (2004)

Cabe anotar que a pesar que el usuario solicite a su operador logístico, gestionar las reclamaciones pertinentes a los transportadores e informe a la aseguradora para su investigación, no es viable tener una devolución del dinero pagado por realizar una compra, sino que realmente si se lleva a cabo una adquisición de materiales y equipos es precisamente por la necesidad de los productos para la operación y producción de la empresa con fines de utilidad económica.

Dentro de los daños punitivos y responsabilidades de los actores en el transporte internacional según el autor koziol en su artículo, (2009) es imperativo, según las normas locales, las respuestas y soluciones cuando en investigaciones previas se demuestra con evidencias el evento y el punto en que se produjo el daño.

Como comentado por el autor Mendoza (2004), el abastecimiento juega un papel crucial en la cadena de valor, tanto desde el punto de vista logístico como financiero, de allí se desprende la activación del manejo de inventarios, la programación de la producción y demás acciones del proceso que encaminan a la satisfacción del usuario final.

De la compañía sobre la cual se obtuvo algunos casos de averías, se evidenció que se presentan al año de 10 a 15 casos, entre ellos abolladuras de las cajas de cartón que contienen material como filtros, empaque que no es adecuado para su transporte, también se ha presentado que por una mala manipulación y transporte de tubería revestida, cuando se detecta en destino que por vibración del viaje marítimo y debido a la salinidad del mar presenta peladuras y avería, causando corrosión y a su vez haciéndola poco funcional para lo cual es importada, entre otros casos que se presentaron como datos estadísticos para definir estrategias que mitiguen su repetición.

Según lo menciona el autor Malkin, (1969) los puntos a tener en cuenta en el transporte y almacenamiento de tubería como la protección y demás estrategias para evitar el daño y la corrosión.

El departamento de compras solicita a los proveedores en el exterior de manera terminante se empaquen y embalen los productos de forma tal que con la intervención de los diferentes actores en la distribución física internacional, no se obtengan mayores afectaciones a la integridad de la carga. Evaluando esta y otras opciones que contribuyan como herramientas al desarrollo de una producción continua y constante, donde aporte directamente a nivel financiero y apalanque la ejecución de nuevos proyectos. Ramirez, (2009)

A pesar de todas las medidas que se tienen en cuenta para el cuidado de la carga que es transportada, es necesario que se adquiera un seguro que cubran la mayoría de siniestros en las modalidades marítima, terrestre y aérea, de esta manera se disminuye en cierta medida el riesgo e intereses financieros de la empresa. Badia, Arizon, Gatell, Malacalza y Pérez (2009)

Las responsabilidades y costos están definidas en los términos de negociación internacional - INCOTERM, estos indican cuál de las partes debe asumir el costo del seguro internacional y hasta donde llegan las responsabilidades tanto del comprador como del vendedor, de allí la importancia que en una compra internacional este definido, acordado y negociado el INCOTERM, Koberg, (1993)

El tema jurídico se define en las responsabilidades sobre la negociación realizada y el tipo de transporte utilizado. La transferencia de la mercancía con su carga legal que lleva atada intrínsecamente. Jarillo, (2010)

Dentro de la estrategia logística y planificación se encuentra la determinación de método de transporte a utilizar así como las 4 E (Envase, empaque, embalaje, etiquetado) para facilitar el sistema de almacenamiento, manejo de mercancías y su transporte. Ballou y Lemus, (1991)

A pesar de la geografía colombiana que vulnera la integridad de las cargas transportadas, las averías de las cargas por este concepto se han reducido en un porcentaje mínimo, se ha evidenciado un crecimiento regional en el país, así como la evolución demográfico-espacial referente a la infraestructura de vías para transporte. Robusté y Anton, (2003)

La tecnología ha jugado un papel importante en el desarrollo de mejores sistemas de infraestructuras en redes y mallas viales, así como el servicio que presta el transporte y comunicaciones dentro del sector. La mejora en la colaboración de las partes que se interrelacionan dentro de la cadena de valor. Rivera, (1992)

El transporte intermodal se define como el transporte de personas o cargas desde su origen hasta su destino por secuencia de al menos dos modos de transporte, la transferencia de un modo al siguiente ser realizado en una terminal intermodal. Crainic y Kim, (2006).

El transporte marítimo es el principal conducto del comercio internacional, pero la proporción de su peso soportado por mar es difícil de conseguir. Los autores han estudiado los miembros académicos de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos y sus estimaciones de ese rango estadístico elusiva del 65% al 85%. Este modo de transporte contribuye al crecimiento de la población, el estándar de calidad de vida, rápida industrialización, agotamiento de los recursos locales, congestión en las vías, y eliminación de las barreras comerciales. Christiansen, Fagerholt, Nygreen y Ronen, (2006).

Las características y funcionamiento eficiente de varios tipos de sistemas de transporte son estudiados. Por alto tráfico, el énfasis principal está en congestión y sus consecuencias. Modelos de colas se utilizan para determinar fluctuaciones en tiempo de espera para algunos casos. Este concepto se aplica a un estudio del equilibrio tráfico y uso del análisis en la predicción de flujos de tráfico que se discute. El análisis de la demanda y de equilibrio reconoce que la libertad de elección es parte del servicio prestado por la red de carreteras. Este y otros estudios determinan la funcionalidad y

optimización del proceso de transporte sobre el abastecimiento de un sector específicamente. Beckmann, McGuire, y Winsten, (1956).

Racionalidad comunicativa ofrece un nuevo paradigma para la planificación del transporte. Sobre la base de la literatura y las lecciones de la práctica de planificación de transporte, se describe las características de una forma "comunicativa" de la planificación del transporte y se compara con las prácticas convencionales. Un paradigma de racionalidad comunicativa colocaría lenguaje y el discurso en el núcleo de la planificación del transporte. El autor sostiene que llevaría a una mayor atención a los fines deseados transporte (metas), una mejor integración de los medios y los fines, las nuevas formas de participación y el aprendizaje y la capacidad deliberativa mejorada. También concluye con una evaluación de la capacidad de la racionalidad comunicativa que promover la planificación de transporte más eficaz. La comunicación entre los diferentes individuos y entidades como un punto fundamental dentro de la red de la logística que busca ser más eficiente en el suministro de materias primas o elementos que permitan su producción a nivel interno. Willson, (2001).

METODOLOGÍA

La perspectiva de la investigación se enfoca hacia la parte cuantitativa donde sostiene un número de registros.

El método de investigación científica utilizada fue cuantitativo inductivo tradicional. El tipo de estudio utilizado es descriptivo puesto que el propósito de la investigación es describir por qué ocurre un fenómeno, adicional se especifican las propiedades de los actores en la cadena de abastecimiento.

Las técnicas específicas que se utilizaron para la recolección de datos son las observaciones para determinar lo que está ocurriendo y lo que están realizando los actores dentro de la cadena de abastecimiento. Adicional se tuvo en cuenta los documentos y registros de las averías de las cargas transportadas por el operador logístico integral, que fue objeto de investigación. Dentro de los documentos revisados se encuentran; las actas de averías, documento que se solicita a los puertos cuando se presenta algún tipo de daño en la mercancía, allí se deja registrado los datos de la carga y el estado en que se encontró, Ramírez (2009), adicional a esto en la modalidad marítima, otro soporte revisado fueron las actas de reconocimiento de las cargas por parte del agente aduanero, en este documento se deja registrado también el estado de la carga. En el caso aéreo, se tuvo en cuenta las actas de reconocimiento como mencionado, también las reclamaciones a las aerolíneas, en este documento u oficio se solicita investigación sobre la manipulación de la carga, Costa (2008). La documentación verificada en el proceso de investigación ayuda a establecer un punto y los diferentes motivos donde pudo ocurrir el siniestro del daño de la carga, Koberg (1993)

ANALISIS Y RESULTADOS

Los casos que se indagaron a dos funcionarios del OLI se consolidaron en una tabla para analizar el impacto que tienen dentro de la cadena de suministro.

En la tabla anexa N. 1 se puede identificar que uno de los materiales transportados más vulnerables a los daños son las válvulas con 6 casos registrados, donde por varias razones se han visto afectadas en su integridad y funcionalidad, esto se evidencia sobre lo que va corrido del año 2014. Se observa que las razones por las cuales este material se averió fue debido al empaque inadecuado que se utilizó, como lo menciona Cos y Navascués (1998). Estos eventos han sido sumamente representativos para los intereses financieros y en especial los operativos de la compañía, alcanzando unos costos de \$13'765.000 por concepto de acciones correctivas o reparaciones, costos que realmente no son comparables a los asociados por pérdidas en la producción de crudo por hora. La parte financiera y de costos que se ha tenido en cuenta en modelos teóricos coincide en el sentido del rubro como importante del transporte y su impacto dentro de la gestión de la cadena de suministro. Greene et al., (1997)

En segundo lugar podemos encontrar dos tipos de materiales; los manómetros medidores y la tubería de línea con 3 casos de avería cada uno. Los cuales sufrieron daños debido a la manipulación y manejo durante su transporte vía marítima. Los daños ascienden a un valor en reparaciones de \$5'405.000. Según Costa (2003) es indispensable una unitarización de estibas en óptimas condiciones, esto permitirá y facilitará una manipulación en los porteos y traslados durante el proceso de transporte. Latorre (1986)

La Relevancia del transporte y su concepto como la forma eficiente de superar la distancia y el tiempo por parte de las personas, mercancías o información. El flujo de materiales e información lo determina la logística, equilibrando las actividades comerciales de una empresa dentro del mercado en condiciones de optimización. Beckmann, McGuire, Y Winsten, (1956).

CONCLUSIONES


- ✓ Como conclusión inicial, se identificó que algunos autores resaltan la importancia de tener una logística planeada estratégicamente y con la colaboración de todos los actores claves y de apoyo que intervienen dentro de la cadena de suministro para un manejo adecuado de la carga objeto de entrega sin contratiempos.
- ✓ Se identificaron casos reales dentro de la investigación de campo con registros documentales y se concluyó que el material averiado recibido, genera un gran impacto negativo para la productividad y competitividad sostenible de la compañía.
- ✓ Se propone una planificación previa al embarque de materiales, teniendo en cuenta su naturaleza para efectos de acondicionamiento de despacho, esto como estrategia que mitigaría las averías por manipulación de los diferentes actores dentro de la logística.
- ✓ Como conclusión final, se recomienda que se tenga en cuenta una investigación específica acerca de las interrelaciones y su cercanía del cruce de información sobre la manipulación de los actores logísticos.

REFERENCIAS

1. Ballou, R. (2004), Logística. Administración de la cadena de suministro. 5ª edición. Ed. Pearson-Prentice Hall.
2. Ramírez (2009), Manual De la gestión logística del transporte y la distribución de Mercancías. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte.
3. Mallofré, J. M. (2014), tratamiento de las averías en las mercancías transportadas en contenedor dry box.
4. Costa. J.B.Tratado de Estiba, Estudios náuticos costa c.b., 2008.
5. David L. Greene, Donald W. Jones in *The Full Costs and Benefits of Transportation* (1997)
6. Rodrigo A. Garrido in *Networks and Spatial Economics* (2008)
7. Michael J. Savonis, Joanne R. Potter... in *Current Sustainable/Renewable Energy Repor...* (2014)
8. Priv.-Doz. Dr. Hans-Peter Gänser... in *BHM Berg- und Hüttenmännische Monatshefte* (2014)
9. Helmut Koziol in *Punitive Damages: Common Law and Civil Law Perspectives* (2009)
10. B. S. Malkin, V. T. Biryukov, G. K. Strizhak, M. V. Golosnaya... in *Metallurgist* (1969)
11. JP i Cos, R De Navascués, *Manual de logística integral* (1998).
12. Badia, A., Arizon, F., Gatell, D., Malacalza, R., & Pérez, D. (2009). *El seguro de las mercancías en el transporte*. Marge Books.
13. Nanne Koberg, J. (1993). *Incoterms 90: transporte y seguro* (Doctoral dissertation, Tesis de grado para optar por el título de Licenciado en Derecho. Sede Rodrigo Facio: Universidad de Costa Rica).
14. Mendoza, L. L. in *la gestión del abastecimiento, motor para el desarrollo de la cadena de valor* (2004)
15. Jarillo, M. J. M. (2010). JURISPRUDENCIA. Transporte aéreo: La responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 DEG. *Derecho de los negocios*, 21(238), 102-103.
16. Ballou, R. H., & de Lemus, P. R. (1991). Logística empresarial: control y planificación. Díaz de Santos.
17. Latorre, E. (1986). Transporte y crecimiento regional en Colombia. CIDER, UNIANDES.

18. Robusté, F., & Anton, F. R. (2005). Logística del transporte (Vol. 10). Univ. Politèc. de Catalunya.
19. Rivera, V. I. (1992). Estructura y desarrollo del sector transporte en México. Colegio de México, Programa sobre Ciencia, Tecnología y Desarrollo.
20. Crainic, T. G., & Kim, K. H. (2006). Intermodal transportation. *Transportation*, 14, 467-537.
21. Christiansen, M., Fagerholt, K., Nygreen, B., & Ronen, D. (2006). Maritime transportation. *Transportation*, 14, 189-284.
22. Beckmann, M., McGuire, C. B., & Winsten, C. B. (1956). *Studies in the Economics of Transportation* (No. 226 pp).
23. Willson, R. (2001). Assessing communicative rationality as a transportation planning paradigm. *Transportation*, 28(1), 1-31.

ANEXOS

CODIGO: RO-OPS-204 FECHA: 11 nov de 2014 Página 1 de 1	DIRECCION DE OPERACIONES CORPORATIVA ACTA DE AVERIA CARGA GENERAL	 <p style="text-align: center;">Acta N°: 7697 V6: 10/12/13</p>
--	--	---

Se elabora esta Acta en cumplimiento de las funciones según los Artículos Trigésimo, Numeral Cuatro y Trigésimo Primero, Numeral Dos de la Resolución 0097 de marzo 8 de 2000 de la Superintendencia General de Puertos y Transporte que aprueba el nuevo Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.

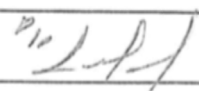
INGRESO TERRESTRE	INGRESO MARITIMO
M/N	M/N: BBC SWEDEN
ETA Estimada:	Consecutivo de Recalada: 19827 B/L: HOU514005466
DU:	Matricula de Carga: 308729 Item: 1
Embarcador:	Consignatario: EQUION ENERGIA LIMITED
Representante:	Agente :Naviero: AGENCIA MARITIMA TRANSMARES S.A.S.

_ar: PATIO 4	Fase Op.: F2	Hora: 10:20 a.m.	Marcas y Números: PO# 400000898
Nº de Bulto: 26	Peso: 31.399 Kg	Volumen: 0	Procedencia: HOUSTON - ESTADOS UNIDOS
Tipo Orig/Dest: IMPORTACION	Op.Port.: SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MAR	Capataz Op.Port.: JAVIER LOAIZA	
Nombre Op.Equipo: LUIS GUZMAN		Tipo Equipo: MONTACARGA Nº:153	
Auxiliar SPSM: RAFAEL ENRIQUE NOYA CAICEDO		Supervisor SPSM: ALBERTO QUINTANA ESCALANTE	
Observación:			


Contenido: PIPE
Tipo de Mercancia: TUBERIA
Embalaje Utilizado: PIEZA
Lugar donde está el daño: - ESTRUCTURA

Naturaleza de la Avería:							
Ablandamiento	Astillamiento	Descocido	Sumidura	Humedad	Perforación	Torcedura	
Abofamiento	Contaminación	Desgarramiento	Faltante Parcial	Magnetización	Plegamiento	Veladura	
Abolladura	Corrosión	Desgaste	Faltante total	Manchadura	Rajadura	Roto	
Agrietamiento	Derrame	Endurecimiento	Flexión	Oxidación	Raspadura	Golpe	
Aplastamiento	Descomposición	Picadura	Fragmentación	Partidura	Sulfatación	Otras Averías	


Hechos:
Se reciben en la zona de almacenamiento 26 tubos, los cuales presentan rayones en su estructura de origen.



 RAFAEL ENRIQUE NOYA CAICEDO
 Auxiliar SPSM




 ALBERTO QUINTANA ESCALANTE
 Supervisor SPSM



 SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA S
 Operador Portuario

 Nombre:
 Rep. Agente de Aduana y/o Transportador:

Figura No 1. Acta de avería

CODIGO : RO-OPS-233	DIRECCION DE OPERACIONES CORPORATIVA INFORME DE DAÑOS DAMAGE REPORT	 Puerto de Santa Marta Sociedad Portuaria
FECHA : 11/11/2014 Página 1 de 1		V3:27/02/13

EMPRESA (S)

Motonave / Vessel: BBC Sweden Cliente / Client: Geodi Wilson Embalaje utilizado / Packing: Elaborado por / Made By: Giovanny Garcia U.	Producto / Product: tuberia - pipe Lugar / Place: muelle # 2 Fase: 1 Cantidad / Quantity: 26 Hora / Time:
--	--

Naturaleza de la avería:


<input type="checkbox"/> Abolladura / Dent	<input type="checkbox"/> Derrame / Spillage	<input type="checkbox"/> Manchadura / Spot	<input type="checkbox"/> Rechazo / Rejected	<input type="checkbox"/> Descomposición / Decomposition	<input type="checkbox"/> Enmohecimiento / Mold
<input type="checkbox"/> Sumidura / Plunged	<input type="checkbox"/> Descosido / Untied	<input checked="" type="checkbox"/> Raspadura / Scarping	<input type="checkbox"/> Partidura / Score	<input type="checkbox"/> Endurecimiento / Hardened	<input type="checkbox"/> Aplastamiento / Squashed
<input type="checkbox"/> Desgaste / Spoiled	<input type="checkbox"/> Perforación / Hole	<input type="checkbox"/> Rajadura / Crushed	<input type="checkbox"/> Rotura / Broken	<input type="checkbox"/> Contaminación / Contaminated	<input type="checkbox"/> Faltante / Lacking
<input type="checkbox"/> Humedad / Humidity	<input checked="" type="checkbox"/> Rayadura / Scratch	<input type="checkbox"/> Otro / Other Item			

Hechos / Facts:

He received in the cellar lued with pipe vessel scratching and scarping of origin
 Booking = 2014680

Convenciones: Fase 1 → Recibo Fase 2 → Porteo Fase 3 → Custodia Fase 4 → Entrega

Responsables / Lecturers: *Ships equipts: discharging in the same condition as loaded. For receipt only.*


Giovanny Garcia U.
 Elaborado Por



 Recibido Por

Figura No 2. Informe De Daños



		ACTA RECONOCIMIENTO DE MERCANCIAS		Santa Marta	
		No.0027201411131		Fecha 12-Oct-14	
DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO 2685 DE DICIEMBRE 28 DE 1999 SE REALIZA RECONOCIMIENTO					
SOCIEDAD DE INTERMEDIACION ADUANERA Y/O USUARIOS ADUANEROS SIA AGENCIA DE ADUANAS GAMA S.A.		CODIGO 27		REPRESENTANTE LEGAL DONALDO COGOLLO	
DEPOSITO SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA		CODIGO 20910		IDENTIFICACION 72,290,427	
DOCUMENTO DE TRANSPORTE HOUS14005466		MANIFIESTO 116575005661490		REPRESENTANTE LEGAL MAURICIO SUAREZ	
EMPRESA TRANSPORTADORA TRANSMARES		CANT 26		IDENTIFICACION 800.187.234-1	
CONSIGNATARIO EQUION ENERGIA				FECHA 10-Nov-14	
				PESO (KG) 31.297,87	
ITEM	DESCRIPCION DE LA MERCANCIA INCLUYE SERIAL Y MODELO			CANTIDAD	
	PIPE			26	
	según factura 1277				
90	25 unidades de Tubos revestidos				
	8" x SCH 120. ASME B36.10				
	ARAGUA INC / 8" X.719" WT				
	HT - 61497 / BW 14-1319				
	PO - 6166 / LGH-43.41 / MFG-Tanaris				
	3M SCOTCHKOTE 6233P BG 14 MIN				
	3M SCOTCHKOTE 6352 BG 30 MIN				
	Tanaris SD API Spec 5L-0098 (API)				
	01/14 B.625.719 x 650 PSI.				
240	1 Tubo de Acero				
	Tanaris SD API SPEC 5L8298				
	01-14 B.625 B.718 x 650				
	SHLS Premium Pipe PO 6415				
	Made in Argentina.				
	* Tuberia presenta rayones y raspaduras				
OBSERVACIONES:					
NOMBRE: C.C. #		 NOMBRE: 85.470.260			
		REPRESENTANTE SIA EDDY MENDIVIL BARCELO			

Figura No 3. Acta de Reconocimiento de Mercancías

Tabla No 1. Siniestros OLI 2014

TABLA DE SINIESTROS OPERADOR LOGISTICO INTEGRAL AÑO 2014												
Nro. Casos	PO	Tipo de daño	Acción correctiva	Proveedor	Origen de la mercancía	Puerto de Llegada Destino	Tipo de embalaje Utilizado	Termino Iconterns	Durante su transporte donde se reporta el primer reclamo	Tipo de Material dañado	Tiempo (días) de salida carga origen y llegada a puerto colombia	COSTO TOTAL
1	430001060	Tubería abollada	Equión comprará la tubería con carga a Tisat	COMMERCIALE TUBI ACCIAIO S.P.A	Genova-ITALIA	Cartagena-SPRC	Contenedor de 40 HC // ATADOS DE TUBERIA	EXW	Durante el proceso de vaciado en puerto cartagena (material luego bajo esas condiciones de origen	Tubería	25	COP 4.483.099
2	430000655	Daños en el área de sello en dos válvulas mariposa -Manija Partida	se evaluó en campo y no es reparable el daño. Equión las comprará con carga a Tisat	ENERFLEX ENERGY SYSTEMS INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	SKID	EXW	En puerto Santa Marta (el operador del elevador golpeo el skid	Válvulas	12	COP 901.575
		Una brida de un spool presenta golpes en el área de sello	Se desmontó el spool para reparar por mecanizado la cara de la brida	ENERFLEX ENERGY SYSTEMS INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	SKID	EXW	En puerto Santa Marta (el operador del elevador golpeo el skid	Bridas	12	COP 736.400
3	452007811	Válvulas de drenaje con vástago doblado. Volante de una válvula luego doblado y partido	Evaluó r integridad de válvula, enderezar vástago y realizar pruebas funcionales y de presión en campo. Reparar volante de válvula en RMNC 041	ADVANCED TECHNOLOGY VALVE SPA	Genova-ITALIA	Cartagena-SPRC	Contenedor OT X 40 // HUACALES	EXW	Se detecta avería de la carga en campo e informan que las posible causa fue el embalaje no es el apropiado para	Válvulas	19	COP 1.567.397
4	4520080910	Cuadro de control de válvula SDV golpeado	Ismocol evaluó el daño de cuadro de control y reportó solo daños en un tramo de tubing el cual será reemplazado con material del proyecto. Evaluó r integridad de válvula de drenaje, enderezar vástago y realizar pruebas funcionales y de presión en campo.	ADVANCED TECHNOLOGY VALVE SPA	Genova-ITALIA	Cartagena-SPRC	Contenedor 2 x 40 HC // HUACALES	EXW	Se detecta avería durante su transporte en puerto el ultimo huacal llevo caido	Tablero de Control	24	COP 752.267
5	430000697	Cable de conexión a batería dañado Dos baterías fisuradas Conexión rosca y niple de la bomba fisurada	Equión comprará el cable y las baterías con carga a Tisat En campo se reparará la rosca de conexión y el niple de la bomba	IGNACIO GOMEZ & CIA IHM S.A.	Compra nacional donde el proveedor entrega el material en puerto	Cartagena-SPRC	Contenedor 3 x 40 HC // SKIDS	DDP	Se detecta avería de la carga en campo	Accesorios varios (cables, niples, baterías)	9	COP 2.001.521
6	4300001777	Daños en el área de sello de una válvula manifold	El área de sello de la brida se repara en campo por mecanizado	BUDENBERG GAUGE CO LTD	Londres -Inglaterra	BOGOTA- AEROPUERTO	Caja sobre estiba	EXW	Se detecta avería de la carga en campo y reporta que el embalaje no era el adecuado para el	Válvulas	4	COP 565.775
7	4300001297	Las válvulas llegaron con daños en las bridas	Compró (de acuerdo a lo manifestado en la reunión con campo en octubre 4 de 2013 no se pueden reparar)	L.C.M.ITALIA SPA	Genova-ITALIA	Cartagena-SPRC	HUACALES DE MADERA	EXW	Se detecta la avería en campo pero manifiestan que durante su reconocimiento en puerto se embaldó de forma inadecuada	Válvulas	21	COP 7.817.381
8	4300000655	Dos medidores de nivel llegaron partidos	El proveedor los suministra por garantía	ENERFLEX ENERGY SYSTEMS INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	SKIDS	EXW	En puerto Santa Marta (el operador del elevador golpeo el skid	Manómetros	12	COP 618.944
9	4520071030	Golpes en válvulas de succión y descarga (Enerflex)	El proveedor los suministra por garantía	ENERFLEX ENERGY SYSTEMS INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	HUACAL GRANDE Y EN SU INTERIOR CAJAS DE CARTON.	EXW	En puerto Santa Marta (el operador del elevador golpeo el skid	Válvulas	18	
		Válvula PCV llegó partida (ETI)	El proveedor la suministró por garantía						Se detecta avería en campo e informan que el embalaje no era el adecuado porque se mezclaron accesorios cajas de carton pesadas y livianas	Válvulas		
10	4520075224	Elementos filtrantes llegaron abollados (ETI)	El proveedor suministró los 6 elementos filtrantes por garantía	ENGINEERING TECHNOLOGY INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	huacales de madera grande y en su interior cajas de carton	EXW	se detecta avería en campo e informan que el daño se pudo originar en su	Filtros	12	COP 2.913.199
		Indicador de temperatura llegó averiado (ETI)	El proveedor lo suministró por garantía	ENGINEERING TECHNOLOGY INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	huacales de madera grande y en su interior cajas de carton	FOB		Manómetros	11	
11	4520079407	Empaque de 24" llegó dañado (ETI)	El proveedor lo suministró por garantía	ENGINEERING TECHNOLOGY INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	huacales de madera grande y en su interior cajas de carton	FOB	se detecto avería en campo	Empaques	11	
12	4300002103	El tubo se recibió doblado	Comprar	PHOCCENNE GENOYER SA	Francia	cartagena-SPRC	Atados de tubería de diferentes diámetros	EXW	se detecto avería en campo	Tubería	20	COP 303.709
13	4300001266	Elementos filtrantes llegaron abollados (ETI)	Comprar	ENGINEERING TECHNOLOGY INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	cajas	FOB	se detecto avería en campo e informan que el embalaje no era el adecuado	Filtros	13	COP 2.195.675
	4300000655	Se evidencia mal estado de los sensores de los T1L 26296-26298-26248 (Enerflex)					SKID	EXW	se detecto avería en campo e informan que durante su trayecto se produjo el daño	Sensores		
14	4520071030	Se evidencia mal estado del sensor del T12655 (Enerflex)	Comprar	ENERFLEX ENERGY SYSTEMS INC.	Houston-Usa	Santa Marta-SPSM	SKID	EXW	se detecto avería en campo e informan que durante su trayecto se produjo el daño	sensores	12	COP 592.117
	4300000655	El manómetro de un panel de control se encuentra averiado (Enerflex)					SKID	EXW	se detecto avería en campo e informan que durante su trayecto se produjo el daño	Manómetros		