

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	1 de 48



DOC-SIG-003
REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS
SECCION 1
“GENERAL”

Versión	Revisó	Fecha	Aprobó	Fecha	Modificaciones
8	CP	10-12-2013	CPM	20-01-2014	Artículos 27, 34, 37, 46, 49, 53, 54, 55, 60, 62.1 y 81.
9	PHA	27-09-2014	CPM	31-12-2014	Artículo 27
10	PHA	31-07-2015	CPM	31-07-2015	Artículo 46

ADVERTENCIA

Este documento y la información contenida en él son de exclusiva propiedad de Compañía Portuaria Mejillones S.A. No debe ser reproducido el todo o parte, o de otra forma expuesto fuera de la empresa, sin la autorización del Gerente General.



Quando impreso directamente desde Intranet, este documento es válido solamente el día de la impresión:04/09/2015

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	2 de 48

INDICE

INTRODUCCION	3
CAPITULO 1	4
1.1 UBICACIÓN DEL PUERTO	4
1.2 CARACTERISTICAS DEL PUERTO.....	4
1.3.- INDICADORES DE DESEMPEÑO	6
1.4 HABILITACION DEL TERMINAL 1 DE CPM	8
CAPITULO 2	10
2.1 DEFINICIONES E INTERPRETACIONES.....	10
CAPITULO 3	20
3.1 DISPOSICIONES GENERALES.....	20
CAPITULO 4	23
4.1 ADMINISTRACIÓN DE LAS INSTALACIONES	23
4.2 UTILIZACIÓN DEL CASINO	23
4.3 UTILIZACIÓN DE AREAS COMUNES Y OPERACIONALES	24
CAPITULO 5	26
5.1 ESTADIA DE VEHICULOS.....	26
5.2 PERMISOS PARA EL INGRESO DE VEHÍCULOS	26
5.3 PERMISO DE INGRESO DE PERSONAS.....	27
CAPITULO 6	29
6.1 REAJUSTABILIDAD, FACTURACIÓN Y GARANTIAS	29
CAPITULO 7	33
7.1 SERVICIO DE MUELLAJE A LA NAVE	33
7.2 REQUERIMIENTOS Y OBLIGACIONES DE INFORMACION	37
7.3 SERVICIO DE ALMACENAMIENTO.....	43
CAPITULO 8	46
8.1 PLANIFICACION DE FAENAS	46

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	3 de 48

INTRODUCCION

El presente Reglamento, elaborado por Compañía Portuaria Mejillones S.A., en adelante también el “Puerto”, o “Puerto Angamos”, establece las normas y los procedimientos que rigen los servicios prestados en el TERMINAL 1 del Complejo Portuario Mejillones.

Compañía Portuaria Mejillones S.A. ha firmado con Complejo Portuario Mejillones S.A. (CPM) el “Contrato para la Construcción de Instalaciones Portuarias y Prestación de Servicios Portuarios” para el Terminal señalado, mediante el cual CPM entrega al Puerto la concesión para su construcción y operación. Dicho contrato rige las relaciones entre el Puerto y CPM, y establece las obligaciones en relación con la prestación de los servicios portuarios por parte del Puerto. Corresponde a CPM velar por el adecuado cumplimiento del Contrato BOT por parte del Puerto, en el cual se incluyen las Normas de Operación Portuaria, los estándares de calidad de los servicios y el cumplimiento de los principios de transparencia y no-discriminación.

A su vez, el Puerto proporcionará a todos los usuarios los servicios portuarios en forma equitativa y sin discriminar entre ellos ni preferir unos a otros, excepto por motivos justificados y objetivos de carácter comercial, publicados por el Puerto para información de los interesados.

La presente versión revisada del Reglamento y Procedimientos de Operaciones Portuarias, en adelante también ROP, y sus futuras modificaciones, contarán, previo a la publicación en la página web www.puertoangamos.cl o a su información por correo electrónico, con la aprobación de CPM. El ROP será de conocimiento público. El ROP podrá ser modificado por el Puerto en cualquier momento, en consideración a la evolución de las necesidades y el futuro desarrollo y modernización del Terminal 1, entrando en vigencia cada nueva edición modificada treinta días corridos desde el día de la publicación.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	4 de 48

CAPITULO 1

1.1 UBICACIÓN DEL PUERTO

Las instalaciones del Terminal 1 de Complejo Portuario Mejillones S.A. se ubican en la II Región de Chile, en la Provincia de Antofagasta, en la Comuna de Mejillones, a 65 kilómetros al norte de la ciudad de Antofagasta y a 1.426 kilómetros al norte de la ciudad de Santiago, aproximadamente en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud	23° 03' 59,725" S
Longitud	70° 23' 12,436" W

1.2 CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

El Terminal 1 del Complejo Portuario de Mejillones, posee 4 sitios de atraque, los cuales permiten el atraque de naves que posean las siguientes características máximas:

Sitio	Calado máximo (mt)	Eslora máxima (mt)	Desplazamiento (ton)
Sitio 1	12,84	225	70.000
Sitio 2	12,84	200	70.000
Sitio 3	11,16	200	70.000
Sitio 4	10,70	180	70.000
Frente 2 (sitios 2 y 3)	11,16 / 12.84 (*)	300	85.000 (**)

(*) Calado máximo para en Frente 2:

- Bitas 1 a 8+15 m autorizado hasta 11,16 metros de calado
- Bitas 8+15 m a bita 18, autorizado hasta 12,84 metros de calado

(**) Desplazamiento Máximo de 85.000 toneladas previa autorización de la Autoridad Marítima.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	5 de 48

La capacidad estimada de transferencia del Terminal 1 es de 4,5 a 5,0 millones de toneladas anuales.

El puerto opera en turnos, las 24 horas del día, durante 364 días del año, salvo razones de fuerza mayor.

Por otra parte las instalaciones cuentan con las siguientes superficies de almacenamiento operacional, de acuerdo a lo siguiente:

- ↳ 22.500 mt² en la zona de pre-embarque (o Área de Transferencia) la cual se ubica cercana a los sitios de atraque. Dentro de esta zona se cuenta además con un galpón cerrado de 1.575 mt².
- ↳ 70.000 mt² en la zona de almacenamiento remoto, distante a 1.200 mts de los sitios de atraque.
- ↳ 55.000 m² aproximados en la zona intermedia, el cual se ha destinado a almacenamiento descubierto, instalaciones operacionales que pudieran requerir los usuarios, etc.

El puerto cuenta con tres Grúas Móviles para transferencia, una grúa de puerto Gottwald HMK 280 con una capacidad de 100 toneladas, una grúa de puerto Gottwald 8410 con una capacidad de 100 toneladas, y una grúa de puerto Liebherr LHM 500 con una capacidad de 100 toneladas, todas las grúas montadas sobre neumáticos.

Los accesos a las instalaciones portuarias permiten la recepción y despacho de carga en distintos medios de transporte tales como ferrocarril o camiones. Por otra parte se cuenta con servicios públicos tales como electricidad y agua.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	6 de 48

1.3.- INDICADORES DE DESEMPEÑO

Las operaciones del puerto cumplen con los siguientes indicadores de desempeño:

1.3.1- Velocidades mínimas de Transferencia

El Puerto garantiza las velocidades mínimas de transferencia para cada operación y tipo de carga, según tipo de nave, que se señalan.

Producto	Unidades	Nave Granelera	Nave Multipropósito	Nave Contenedores
Cátodos y ánodos de cobre	ton. / hora	150	130	80
Carga clase A: Lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado	ton. / hora	135	100	70
Carga clase B: Tortas de cobre metálico	ton. / hora	100	90	60
Carga general palletizada o unitizada	ton. / hora	60		
Contenedores	mov / hora	10		

La velocidad de transferencia por cada operación y tipo de carga se calcula como la suma de las unidades de carga transferidas, toneladas o unidades de contenedores, en la secuencia dominante, divididas por el tiempo bruto de trabajo empleado en la operación carga respectiva.

El Tiempo bruto de trabajo en sitio es el tiempo que transcurre entre el inicio y el término de la transferencia de carga para una nave.

Si la primera transferencia es una operación de embarque, se contabilizará desde el momento en que la primera carga que es llevada al costado de la nave es elevada por la grúa de la nave o por los equipos mecánicos de tierra, tales como elevadores, ganchos o grúas; si es de desembarque, desde el momento en que la primera carga que se encuentra a bordo de la nave es destrincada para ser elevada por la grúa de la nave o por los equipos mecánicos de tierra, tales como elevadores, ganchos o grúas.

Si la última transferencia es una operación de embarque, se contabilizará hasta que la última carga se encuentra a bordo de la nave, estibada y trincada; si es de desembarque, hasta que la última carga es depositada al costado de la nave.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	7 de 48

El tiempo bruto de trabajo incluye por lo tanto, el tiempo de trabajo real neto más el tiempo permitido para pausas estructuradas (es decir, almuerzos, comidas, etc.) y no estructuradas (es decir, tiempo perdido durante cambio de turnos).

La secuencia dominante es la operación, o secuencia de ellas, que determina la duración de la estadía de la nave. Como cada etapa operacional está vinculada a un elemento (bodega, grúa o bay) que describe de mejor forma el encadenamiento de operaciones, por razones prácticas se trabaja con estos elementos para identificar la secuencia dominante. La condición básica es que la secuencia dominante da cuenta de todo el tiempo bruto de trabajo. Si hay más de un elemento o secuencia que cumple esa condición, se elige la alternativa que registra mayor transferencia de carga. Cuando hay más de un tipo de operación y/o de carga, puede ocurrir que no haya una sola alternativa que domina la transferencia de todas las combinaciones. En tal caso, el Puerto seleccionará la secuencia dominante.

1.3.2.- SERVICIO A LAS NAVES

El Puerto cumplirá con los siguientes indicadores de rendimiento como promedio a lo largo del período de un mes.

$$(\text{Tiempo de Servicio} - \text{tiempo bruto de trabajo en sitio}) < 4 \text{ horas}$$

Las siguientes definiciones aplican:

Tiempo de Servicio es el tiempo que transcurre entre que se amarra la primera espía, al atracar la nave, y que se suelta la última espía al desatracar, descontados los tiempos de paras o de inactividad. Estos tiempos de paras o de inactividad son los mismos que pueden afectar al tiempo bruto de trabajo y son aquellas debidas a:

- (i) las condiciones climáticas y marítimas;
- (ii) una Orden de la Autoridad Marítima;
- (iii) una demora debida a la condición de la nave o interrupción o incapacidad de las instalaciones de la nave de cargar o descargar carga;
- (iv) una orden del capitán de la nave, incluyendo pero sin limitarse a aprovisionamiento de combustible, desplazamiento, proceso de tirar y recoger el lastre;

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	8 de 48

- (v) una falta de disponibilidad de carga;
- (vi) la omisión del fletador y/o su agente de producir la documentación adecuada de la carga;
- (vii) la omisión del fletador y/o sus agentes de emitir las órdenes de zarpe oportunamente al término del embarque;
- (viii) Fuerza Mayor,

Siempre que en el caso de (ii), (iii) y (v), ello no sea el resultado de ningún acto, omisión o infracción de la Compañía Portuaria o sus subcontratistas, empleados o agentes.

1.4 HABILITACION DEL TERMINAL 1 DE CPM

El Puerto considera conocida por todos los agentes de naves autorizados, y a través de éstos también por todos los armadores de las naves que recalán y recalarán en el Terminal 1 de CPM, la Resolución C.P.MEJ.ORDINARIO N° 12.600/157 de fecha 30 de octubre 2012, distribuida por la Capitanía de Puerto de Mejillones. También, el Puerto considera oportunamente conocida por parte de los Agentes de Naves y de los armadores cualquier modificación posterior de dicha Resolución que altere total o parcialmente lo atinente señalado en el presente ROP, sin necesidad que por tal motivo el Puerto rectifique este ROP ni se deba esperar el tiempo de vigencia de tales modificaciones. Por lo mismo, los Artículos 1.4.1 y 1.4.2 se deben entender referidos a condiciones que pueden variar sin previo aviso, siendo responsabilidad de los Agentes de Naves informarse al respecto con la Autoridad Marítima y comunicarlo de inmediato a sus mandantes.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	9 de 48

1.4.1 ESTACION DE PRACTICOS Y FONDEO A LA GIRA

Zona de Espera de Prácticos: la siguiente coordenada:

L: 23° 03,5' S G: 070° 24' W

Zona de fondeo a la gira: el área marítima encerrada por un círculo de dos cables de radio con centro en :

Nro. 1 L : 23° 03,1 S Profundidad 50 metros
 G : 070° 23,7' W

Nro. 2 L : 23° 02,7' S Profundidad 50 metros
 G : 070° 23,4 W

1.4.2 USO OBLIGATORIO DE REMOLCADORES Y ATRAQUES - LARGADAS

Las exigencias de remolcadores son las que se indican en la Resolución mencionada en el Artículo 1.4, la cual habilita al Terminal 1 del Complejo Portuario Mejillones. Por lo anterior, y como ya fue indicado, las Agencias de Navas y/o los armadores deben estar constantemente al tanto de las modificaciones que pueda tener la Resolución por parte de la Autoridad Marítima para su correcta aplicación.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	10 de 48

CAPITULO 2

2.1 DEFINICIONES E INTERPRETACIONES

A efectos de lograr la mayor simplificación posible, se ha optado por complementar las definiciones técnicas adoptando, en el margen del presente reglamento, el glosario que a su vez gobierna las relaciones institucionales y de trabajo entre Terminal 1 y las Autoridades Nacionales competentes en el sector marítimo portuario. Los términos no expresamente definidos en este capítulo se entenderán según los usos y costumbres del comercio marítimo portuario internacional caracterizado por la terminología en idioma inglés.

A menos que en el contexto se indique claramente algo diferente, las siguientes palabras y frases tienen el significado que a continuación se especifica:

“Agente de Naves o Agente Portuario”: es la persona, natural o jurídica chilena, que actúa, sea en nombre del armador, del dueño o del Capitán de una nave y en representación de ellos para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación.

“Almacenamiento Aduanero” significa la permanencia y custodia al interior del Terminal de carga de importación, exportación u otra, sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios.

“Amarre” significará la operación consistente en asegurar la nave a los distintos sitios del Terminal mediante espías de la nave, incluyendo todos los recursos y actividades terrestres necesarias para la provisión de tales servicios.

“Área de Almacenamiento Masivo”: antes conocida como Almacenamiento Remoto, ubicada en el nivel de las oficinas de administración, es una superficie de 70.000 m² dedicada principalmente al almacenamiento de cobre metálico y de otras cargas de permanencia prolongada. Esta área tiene acceso ferroviario y caminero.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	11 de 48

“Área de Transferencia” o de pre-embarque es la superficie de 34000 m2 comprendida entre los sitios 3 y 4, la cual incluye una bodega de 1.500 m2 y toda la zona de apoyo operacional. Esta área tiene acceso caminero.

“Área de Desarrollo futuro (Zona Intermedia)” es una superficie plana, de aproximadamente 5.5 hectáreas, ubicada al oeste del Área de Almacenamiento Masivo, bajo las oficinas de administración.

“Armador:” es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.

“Artefacto Naval”: es todo aquel que, no estando construido para navegar, cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares.

“Autorización Gubernamental” significará cualquier autorización, consentimiento, aprobación, licencia, servidumbre, resolución, permiso, certificación, exención, exoneración o registro otorgado por cualquier autoridad gubernamental.

“Bienes Comunes” significará, en cualquier instante dado, las obras de infraestructura que se ubican en el interior del Puerto, que sirven indistintamente a todos los que operan en el Puerto, destinadas a proporcionar áreas de aguas abrigadas y a otorgar servicios comunes, tales como vías de circulación, caminos de acceso o puertas de entrada.

“Calado de Arribo”: corresponde a los calados señalados en proa y popa de cada nave, al momento de su atraque a sitios del Terminal 1.

“Calado de Zarpe”: corresponde a los calados señalados en proa y popa de una nave, al momento de su desatraque del sitio.

“Capitán”: es el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en el "Código de Comercio" y demás normas pertinentes.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	12 de 48

“Carga Automotor”: son los vehículos motorizados y en general la carga que es transferida hacia o desde las naves por sus propios medios.

“Carga a Granel”: es el conjunto de partículas o granos no cuantificables como tal, o líquidos no envasados en un módulo independiente del medio de transporte, cuya identificación global es realizada por su naturaleza, sea por peso o volumen.

“Carga a Granel Poluente”: es la carga a granel que, debido a su manipulación, emite material particulado al medio ambiente, que puede ser dañino para la salud.

“Carga Contenedorizada o Containerizada”: es la carga transferida hacia o desde las naves en contenedores y almacenada en los mismos módulos.

“Carga en Tránsito”: es la carga tratada como tal por el Servicio Nacional de Aduanas, que se caracteriza por estar de paso por el país, teniendo su origen y destino en el extranjero.

“Carga General”: es cualquier tipo de carga no líquida ni sólida a granel, cuya naturaleza, forma, envase o condición de estandarización, permite su conteo por unidades, así como determinar su modo de manipulación, almacenamiento y transporte.

“Carga General Fraccionada”: es toda la carga general, con excepción de la carga en contenedores.

“Carga Peligrosa”: es aquella mercancía calificada de tal por la Organización Internacional Marítima, descrita en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

“Carguío” significará tomar la carga desde su lugar de Almacenamiento o Acopio o Depósito Comercial y colocarla sobre un medio de transporte terrestre, incluyendo todos los recursos y actividades normales necesarias para la prestación de dicho servicio.

“Consignatario”: es la persona habilitada por el conocimiento de embarque, o documento que haga sus veces, para recibir las mercancías de manos del Transportador.

“Compañía Portuaria Mejillones S.A.” consorcio chileno privado formado por las empresas Inversiones y Construcciones Belfi Ltda., el holding Cosmos del Grupo Ultramar e Inversiones Portuarias Norte

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	13 de 48

Grande, adjudicatarios de la concesión del Terminal 1 del Complejo Portuario Mejillones S.A., por un periodo de 30 años. Empresa conocida también como Puerto Angamos.

“Complejo Portuario Mejillones S.A.”, o CPM, es una empresa filial de Codelco Chile, que ha entregado a Compañía Portuaria Mejillones S.A. la concesión para la construcción, operación y comercialización del Terminal 1.

“Declaración de Destinación Aduanera”: es el documento oficial, autorizado por el Servicio Nacional de Aduanas, que ampara una operación aduanera de importación, exportación u otra destinación.

“Depósitos Chacaya Limitada”, o “Chacaya Limitada”: sociedad destinada a proporcionar a los usuarios servicios de depósito aduanero y servicios afines dentro de los recintos portuarios del Terminal 1 de CPM que son considerados zona primaria.

“Depósito Comercial” significará la permanencia y custodia dentro del Terminal 1, de carga no sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

“Desamarre” significará soltar las espías que aseguran una nave a uno de los distintos sitios del Terminal 1, incluyendo las funciones y medios terrestres necesarios para la prestación de tal servicio.

“Descarguío” significa tomar la carga general desde un medio de transporte terrestre y colocarla en un lugar de Almacenamiento o Acopio o Depósito Comercial, incluyendo los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

“Desembarque o descarga” significará la transferencia de carga desde la cubierta o bodega de una nave hasta el costado de la nave, e incluirá los recursos y actividades necesarias para la prestación de tal servicio. Cuando se haga referencia al desembarque o descarga, se entenderá dicha operación con la utilización de las grúas de la nave, salvo que explícitamente se indique la utilización de grua(s) de tierra.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	14 de 48

“Desestiba” significará el desarrumaje de la carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

“Destrinca” corresponderá a la liberación de la carga de los elementos que la aseguran en la nave e incluirá los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

“Día Hábil” significará cualquier día que no sea sábado, domingo o feriado legal en la República de Chile.

“D.R.T (Documento de Recepción en Terminal)”: es el documento oficial de Compañía Portuaria Mejillones S.A., utilizado como comprobante de recepción de carga proveniente de una nave y que, también, acredita la entrega directa de la Agencia de Naves, representante del Transportador, al Consignatario o su representante.

“Dólar (US\$ o USD)” significan la moneda de curso legal vigente de los Estados Unidos de América.

“Embarcador, Cargador o Fletador”: es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un Transportador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al Transportador, Armador o Naviero en virtud del contrato de transporte marítimo.

“Embarcaciones menores” son, para el efecto de aplicación de este reglamento, aquellas cuyas dimensiones en ningún caso superan o igualan una eslora de cuarenta (40) metros; en particular las enumeradas a continuación:

- ↳ Goleta o embarcación pesquera: es aquella nave que estando debidamente acreditada por la Autoridad Marítima como destinada exclusivamente a la actividad pesquera, posea una eslora menor o igual a cuarenta metros.
- ↳ Remolcador: embarcación especialmente construida para remolcar o apoyar las faenas de atraque y desatraque de las naves y/o artefactos navales, pudiendo ser:
 - ♦ de puerto, para ayudar a las maniobras de atraque, desatraque, entrada en dique y otras operaciones, y
 - ♦ de alta mar, para el salvamento o simplemente para proporcionar grandes remolques a naves o artefactos navales que estén sin gobierno o propulsión propia.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	15 de 48

- ↪ Draga: embarcación especialmente dispuesta y con medios para limpiar o cortar el fondo marino pudiendo estar dotada de sistemas de autopropulsión.
- ↪ Embarcación de Tráfico de Bahía o lancha: nave destinada fundamentalmente al servicio de transporte de Prácticos, pasajeros y elementos entre el muelle u otra instalación portuaria y las naves fondeadas en la bahía.
- ↪ Embarcación de recreo y/o deportiva: Embarcación dotada de velas o motor o remos habilitada para el desarrollo de actividades deportiva – recreativas náuticas.

“Embarque” significará el enganche de la carga al costado de la nave, su traslado hasta el interior de las bodegas o la cubierta de la nave y su desenganche, incluyendo los recursos y actividades para tal movilización. Cuando se haga referencia al embarque, se entenderá dicha operación utilizando las grúas de la nave, salvo que explícitamente se indique la utilización de grúa(s) de tierra.

“Estándares Internacionales de la Industria” significará aquellas prácticas y procedimientos generalmente empleados en la industria portuaria internacional, por operadores de terminales portuarios diligentes y prudentes, bajo condiciones y circunstancias similares a las condiciones y circunstancias relevantes existentes en el Terminal 1.

“Estiba” significará el arrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo los recursos y actividades necesarias para la prestación de dicho servicio.

“Eslora”: es la longitud máxima de la nave, considerada desde los puntos más extremos de la nave.

“Estación de Prácticos”: es la oficina técnica de la Autoridad Marítima, en la cual las Agencias de Naves registran las recaladas de las naves de su representación, sea en persona o por medios electrónicos.

“E.T.A. (Estimated Time of Arrival)”: es la declaración del Agente de Naves presentada a Compañía Portuaria Mejillones, respecto de la fecha y hora esperada de arribo de una nave anunciada al Puerto.

“E.T.B. (Estimated Time of Berthing)”: si bien se entiende como tal el momento en que se espera que la nave atraque, para efectos de la asignación de sitios es la declaración del Agente de Naves, presentada a Compañía Portuaria Mejillones, respecto de la fecha y hora requerida para el atraque de una nave.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	16 de 48

“E.T.D. (Estimated Time of Departure)”: Es el momento en el cual se estima que la nave zarpará del Puerto.

“Evento de Fuerza Mayor” se entenderá por caso fortuito o fuerza mayor el acontecimiento no imputable a las partes, impredecible e inevitable, y de tal naturaleza que impida el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la prestación de servicios al interior del Terminal. El caso fortuito o fuerza mayor deberá ser probado por la parte que lo alega. Ocurrido el caso fortuito o fuerza mayor, la parte afectada deberá comunicarlo a la otra tan pronto como le sea posible. Sin perjuicio de lo anterior, se aplicará la definición que de caso fortuito o fuerza mayor consagra la ley chilena.

“F.C.L. (Full Container Load)”: es la condición de un contenedor cargado con mercancías de un solo Consignatario y que haya sido consolidado por él o por cuenta de él, cuya entrega desde el Transportador al Consignatario, o del Embarcador al Transportador, o su representante, debe efectuarse sin que el contenedor sea abierto y vaciado previamente en los recintos portuarios, salvo por aforo físico aduanero, por solicitud del consignatario o embarcador u otros.

“Frente 2”: Comprende por los sitio 2 y 3 para la amarra de naves con eslora superior a los 225 metros.

“Terminal 1” es la concesión adjudicada por Complejo Portuario Mejillones S.A. a Compañía Portuaria Mejillones S.A, también conocida como Puerto Angamos.

“Nave Científica”: nave o artefacto naval destinado a la investigación científica, calificada como tal por la Autoridad Marítima.

“Naves comerciales” Se entenderán como naves comerciales a todas aquellas que estén habilitadas para el transporte de carga y pasajeros o artefactos navales en general y los cuales requieran de los servicios de transferencia de carga, de pasajeros, de abastecimiento de combustibles o provisiones de todo tipo.

“Naves Full Container” Se entenderán como naves full container a todas aquellas que estén habilitadas solo para el transporte de contenedores que requieran de los servicios de transferencia de carga, de abastecimiento de combustibles o provisiones de todo tipo.

“Normas Legales” significará cualquier ley, estatuto, ordenanza, código, regulación, resolución administrativa, orden judicial, orden, decreto, decreto municipal, sentencia ejecutoria, decisión de

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	17 de 48

cualquier autoridad gubernamental o cualquier acuerdo vinculante con cualquier autoridad gubernamental.

“Peso” significa la moneda de curso legal vigente en la República de Chile.

“Planificación Naviera” : es la unidad dedicada a la asignación y programación de naves en los sitios de atraque del Terminal.

“Plano de Estiba”: es el documento que contiene la representación gráfica de la disposición de la carga o de los contenedores en las bodegas, celdas o cubierta de la nave, incluyendo los tonelajes respectivos.

“Porteo” significará el traslado de carga realizada al interior del Terminal 1, incluyendo los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio. Se aplica el concepto de porteo dentro del Área, o entre áreas, según sea el caso.

“PPI” significa el Índice de Precios al Productor de Estados Unidos para mercancías terminadas, que no se ajusta estacionalmente (“*United States Producer Price Index for Finished Goods, Not Seasonally Adjusted*”), serie ID: wpusop 3000; Base Date: 8200 y publicado mensualmente por el “*Bureau of Labor Statistics del Department of Labor*” de los Estados Unidos de América.

“Puerto Angamos” es el nombre de fantasía de Compañía Portuaria Mejillones S.A., válido también para efectos comerciales y comunicacionales.

“Recalada”: es la fecha y hora de llegada de una nave al puerto, registrada en la Estación de Prácticos por la Autoridad Marítima.

“Registro Internacional de la Nave”: es el número de inscripción de la nave de la casa registradora "Lloyd's Register of Shipping", de Londres.

“Rendimiento Mínimo de Transferencia”: es la producción mínima exigible a las naves que transfieren carga, medida en toneladas por hora, o en unidades por hora, según corresponda.

“Servicios” significará cualquier tipo de prestación u atención que se brinde dentro del Terminal 1.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	18 de 48

“Servicio de Embarque y Desembarque de carga”: Se define como servicio de Embarque y Desembarque a la transferencia de la carga desde el costado en tierra de una nave hacia el interior de sus bodegas o cubiertas, o viceversa, consistiendo en izar, arriar la carga, desenganche de la eslinga, acomodarla en la plataforma de camión o delantal del muelle y viceversa cualquiera sea el caso, incluye los recursos y actividades normales necesarias para la prestación del servicio.

“Servicio uso de muelle” : Este servicio consiste en el uso del frente de atraque, delantal e instalaciones de un sitio para la atención de una nave, embarcación o artefacto naval .

“Tarifa” significará el precio unitario, expresado en Dólares por unidad sobre la base de servicios prestados en el Terminal 1, y que éste puede cobrar por el uso de la infraestructura y sus accesorios. Las tarifas para los distintos servicios asociados son de conocimiento de clientes y usuarios y se encuentran en el “Libro de Tarifas” de Puerto Angamos. Las definiciones y/o unidades de cobro se encuentran en la Sección 2 del Reglamento de Operaciones Portuarias, sección identificada como “Descripción de Servicios Portuarios”.

“Tarifas Máximas” significará el monto máximo de cobro por los servicios que se presten en el interior del Terminal 1 publicadas en el libro de Tarifas del Puerto.

“TEU” significará la unidad equivalente a un contenedor de veinte (20) pies de longitud.

“Tiempo de Espera” con respecto a cualquier nave, significará el período, medido en horas, o fracciones de ésta, que comienza en la fecha y hora para el cual el representante de la nave ha requerido su atraque, de acuerdo a los procedimientos establecidos por el Terminal 1, y que termina en la fecha y hora en que se produce el amarre de la primera espía de tal nave al Terminal 1.

“Tiempo de Ocupación” con respecto a cualquier nave, significará el período en el cual tal nave permanece en el Terminal 1, el cual comienza en el momento en que tal nave amarra su primera espía al atracar en el Terminal y termina cuando la nave suelta su última espía al momento del desatraque.

“Tipo de Cambio Aplicable” significará, en un día cualquiera, el tipo de cambio “observado”, para la conversión de Dólares a Pesos, según lo establezca el Banco Central de Chile de acuerdo al N°6 del Capítulo I del Título I del Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central de Chile

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	19 de 48

y publicado en el Diario Oficial de la República de Chile en tal día o, si ese día no es un Día Hábil, en el primer Día Hábil que precede inmediatamente a ese día. Si el Banco Central de Chile deja de determinar tal tipo de cambio, significará el tipo de cambio que lo reemplace o si no se estableciera una unidad que lo reemplace, las Partes acordarán un mecanismo alternativo consistente con las prácticas del mercado chileno para determinar tal tipo de cambio.

“Tonelada” significará una tonelada métrica.

“Tonelaje” significará el peso total expresado en toneladas métricas.

“Tonelaje de Registro Grueso” con respecto a cualquier nave, significará el volumen, expresado en toneladas de 100 pies cúbicos de todos los espacios interiores del buque, nave o artefacto naval, incluyendo todos los espacios debajo de la cubierta de arqueo y los espacios cerrados en forma permanente sobre dicha cubierta.

“Transferencia de Carga” : Significará en lo principal el conjunto de las actividades de Estiba o Desestiba y de Embarque o Descarga de carga a o desde una nave, incluyendo la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, su administración y gestión, e incluirán los recursos y operaciones normales necesarias para la prestación de dichos servicios.

“Trinca” significará la sujeción de la carga en la nave, e incluirá todos los recursos y actividades necesarios y que según los Estándares Internacionales de la Industria deberían ser proporcionados para la prestación de tal servicio. No incluye los materiales, tales como cadenas, tensores, grilletes, etc., los cuales debe proveer la nave.

“U.F. o Unidad de Fomento” significará, para cualquier día, la unidad monetaria reajutable que fija para tal día el Banco Central de Chile y que se publica mensualmente en el Diario Oficial, o cualquier unidad equivalente que la reemplace y que se establezca por las Normas Legales aplicables.

“Usuarios” significará las entidades que utilizan los servicios que se ofrecen en el Terminal 1.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	20 de 48

CAPITULO 3

3.1 DISPOSICIONES GENERALES

3.1.1 SOBRE LAS TARIFAS Y SU APLICACIÓN

ART. 1º

El Puerto proporcionará los servicios en los términos, normas y plazos regulados por el presente ROP. Los clientes que requieran sus servicios quedan sujetos a las tarifas establecidas en el Libro de Tarifas, regidas por las definiciones y relaciones que él y/o el ROP señalen. En lo no contemplado por este Reglamento, Puerto Angamos y los clientes se regirán por las normas de derecho privado dictadas sobre la materia.

ART. 2º

Para el cobro de los servicios se utilizará el sistema métrico decimal. Las fracciones de peso se redondearán a la tonelada superior.

ART. 3º

Puerto Angamos se reserva el derecho de pesar y/o medir la carga cuando lo estime necesario. No obstante, podrá verificar, adicionalmente, su peso o volumen a través de los documentos comerciales pertinentes que amparen la carga. Los Armadores, Agentes de Naves o sus representantes, deberán consignar los pesos y volúmenes reales en el Manifiesto de carga respectivo.

Cuando el peso o volumen no se indique o no se encuentre debidamente consignado, Puerto Angamos aplicará para efectos de cobro por los servicios los cálculos y mediciones realizados por el Puerto en la faena. Cuando se trate de la tara de contenedores, Puerto Angamos puede aplicar los pesos definidos por el ISO CODES.

ART. 4º

Los servicios a que se refiere el presente Reglamento, se realizarán conforme a las normas específicas y horarios que están fijados en el presente Reglamento para los distintos servicios.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	21 de 48

ART. 5°

Las disposiciones administrativas, operativas y tarifarias que contiene el presente reglamento, operarán de pleno derecho en aquellos servicios que específicamente presta el Puerto.

3.1.2 SOBRE LAS GARANTÍAS DE PAGO

ART. 6°

Puerto Angamos podrá exigir a sus clientes y usuarios que garanticen el pago de las prestaciones de servicios que realizará, con documentos de garantía, que serán los establecidos en los distintos artículos que contempla el presente Reglamento.

ART. 7°

El valor mínimo de facturación de Puerto Angamos será de 5 (cinco) Dólares Americanos (USD).

3.1.3 SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE CLIENTES Y USUARIOS

ART. 8°

Todo usuario, sea persona natural o jurídica, será responsable de los daños que por su culpa o por la de sus Agentes o dependientes, se causen a personas, muelles, instalaciones o equipos, o a los bienes o mercancías depositadas bajo la responsabilidad de Puerto Angamos en sus recintos. Lo anterior, es sin perjuicio de las pólizas de Seguro u otros instrumentos que el Puerto estime pertinente solicitar para la garantía de los mismos.

ART. 9°

Sin perjuicio de la responsabilidad de los Armadores o sus representantes, los agentes de las naves responderán directamente ante Puerto Angamos, de los daños que fuesen causados por las naves y/o personas que representen.

ART. 10°

El ingreso de personas, vehículos, equipos al Terminal, está sujeto a las normas que al respecto establezca el Puerto.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	22 de 48

ART. 11°

El Puerto establecerá las exigencias que estime convenientes para la seguridad de las personas y de la carga. Los clientes y usuarios serán responsables de adoptar toda otra medida conducente a satisfacer dichos requerimientos, bajo la debida coordinación con el Puerto, tendiente todo ello a mantener y desarrollar la eficiencia operativa en las instalaciones portuarias.

ART. 12°

Los reclamos que presentan los clientes al Puerto en relación a la aplicación de las tarifas o a los reglamentos de los servicios, deben ser dirigidos a Puerto Angamos., atención al Gerente de Operaciones, al Gerente Comercial o al Gerente de Administración y Finanzas, según sea la naturaleza del reclamo. CPM tiene derecho a recibir copia de todos los reclamos presentados por los usuarios del Puerto.

ART. 13°

En materias de Higiene y Seguridad del Ambiente y de los lugares de trabajo en los recintos del Puerto se aplicarán y cumplirán las normas establecidas por el Departamento de Prevención de Riesgos Profesionales de Puerto Angamos, el cuál hará cumplir en todo momento lo establecido tanto en su Política de Calidad como en su Plan de Gestión Ambiental.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	23 de 48

CAPITULO 4

4.1 ADMINISTRACIÓN DE LAS INSTALACIONES

ART. 14º

Puerto Angamos tiene a su cargo la administración y operación de las instalaciones del Terminal 1 del Complejo Portuario Mejillones, por un periodo de 30 años.

ART. 15º

Puerto Angamos podrá subarrendar parcialmente instalaciones, edificios y/o espacios, sólo con previa autorización escrita de CPM. El Puerto velará en todo momento por el correcto uso y el mantenimiento de las instalaciones, edificios y/o espacios entregados a terceros en arriendo.

ART. 16º

Puerto Angamos podrá entregar al arrendatario los servicios de agua y electricidad de acuerdo a las tarifas establecidas en su "Libro de Tarifas". Para el caso particular del agua el suministro estará sujeto a la capacidad de producción de la planta, pudiendo Puerto Angamos fijar a su requerimiento una cuota por usuario.

Para los servicios de comunicaciones de voz, datos e imagen, cada usuario velará por el suministro al interior de las instalaciones entregadas en arriendo, previa coordinación y aprobación del Puerto.

4.2 UTILIZACIÓN DEL CASINO

ART. 17º

Puerto Angamos dispone de un casino para el expendio de comidas y de bebidas no alcohólicas, cuya explotación es entregada a terceros en concesión. El casino es el único proveedor de comidas al interior de Puerto Angamos y es para uso exclusivo del personal de planta; si personal externo desea hacer uso de esta instalación, deberá ser autorizado por la Administración de Puerto Angamos.

ART. 18º

Basado en lo señalado en el artículo 17, está prohibido el ingreso de personas con comida al casino. Además, salvo expresa autorización del Puerto, no se permite el consumo de comida en lugares

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	24 de 48

operacionales distintos de los habilitados o administrativos y en zonas de uso común tales como caminos o zonas de parqueo.

4.3 UTILIZACIÓN DE AREAS COMUNES Y OPERACIONALES

ART. 19°

Puerto Angamos, como único administrador del Terminal I, velará en todo momento por el correcto uso de las áreas comunes identificadas como caminos de acceso y zonas de parqueo al interior del Terminal. Toda área que no se encuentre dentro de la calificación anterior corresponde a áreas operacionales o administrativas, las cuales requieren de autorización expresa de ingreso por parte de Puerto Angamos.

ART. 20°

a.- En el caso que algún usuario sea sorprendido dando mal uso a las áreas comunes o que cometa alguna infracción al interior de éstas, el Puerto se reserva el derecho de impedir el acceso del vehículo, camión y/o persona al interior de las instalaciones del Terminal identificado con el hecho.

b.- Está estrictamente prohibido alimentar animales y particularmente perros vagos dentro de los recintos portuarios. Esta disposición es amplia dentro de todas las áreas del Puerto y particularmente estricta en el Área de Transferencia cuando tripulaciones de naves alimentan a estos animales, lo cual, aparte de los riesgos sanitarios que conlleva, encierra riesgos operacionales en una zona de alta circulación de maquinarias y vehículos en general. El Puerto se reserva el derecho de notificar al Servicio Agrícola y Ganadero ante el incumplimiento de esta disposición ya que la acción está regulada por ese Servicio, y el Capitán, la nave y/o su representante quedan expuestos a multas.

4.3.1 NORMAS PARA EL USO DE LAS VIAS DE CIRCULACIÓN

ART. 21°

El Puerto ha dispuesto señalizaciones viales en sus recintos, las cuales deben ser respetadas rigurosamente tanto por usuarios, trabajadores propios y subcontratados como por cualquier persona que transite en vehículo o a pie en cualquier área o camino dentro de las instalaciones portuarias del Terminal 1. Para los vehículos menores y camiones, esto se aplica sin desmedro, además, de la aplicación en general de las normas básicas establecidas por la Ley 18.290 (Ley del Tránsito). Los tipos de señalización existentes en el Puerto pueden identificarse como:

- Señalización Reglamentaria

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	25 de 48

- Señalización Preventiva
- Señalización Informativa
- Demarcaciones

Las normas para peatones se complementan a través del Plan de Higiene y Seguridad que se ha adicionado a este ROP.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	26 de 48

CAPITULO 5

5.1 ESTADIA DE VEHICULOS

ART. 22°

Todo vehículo menor o vehículo de transporte que esté autorizado a ingresar a las instalaciones del Terminal 1 se deberá someter al control en las puertas de acceso o “gates” y a la supervisión del tránsito interior, e involucra los recursos relacionados con los dispositivos de control en los accesos, las vías de circulación y las áreas de operación.

ART. 23°

Todo vehículo que permanezca dentro del recinto portuario por más de un día, salvo que sea por causas operacionales justificadas, estará sujeto al pago por los servicios de parqueo al interior de las instalaciones.

Estarán exentos de dicho cobro todos aquellos vehículos que excedan el período indicado debido a cualquiera de las siguientes razones:

- a) Aforo físico del Servicio Nacional de Aduanas.
- b) Fumigación o alguna disposición de la autoridad de control fitosanitario que prohíba la salida.
- c) Razones de seguridad dispuestas por la Autoridad Marítima.
- d) Razones atribuibles a Compañía Portuaria Mejillones S.A.
- e) Contar con autorización expresa de Puerto Angamos para su permanencia.

5.2 PERMISOS PARA EL INGRESO DE VEHÍCULOS

ART. 24°

El Puerto podrá otorgar autorización anual o mensual para el ingreso de vehículos a sus recintos. El permiso, sea éste anual o mensual, debe ser solicitado al Puerto por la empresa o persona interesada.

Los vehículos deberán dar estricto cumplimiento a las normas internas de tránsito que el Puerto determine, sea reglamentariamente y/o a través de la señalización caminera. Los choferes serán responsables de transitar en las áreas habilitadas de tránsito, con la debida precaución, habida consideración que se trata de un recinto de trabajo y de tránsito de maquinarias.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	27 de 48

Los permisos anuales tendrán vigencia desde el 1ro de enero hasta el 31 de diciembre de cada año, y los permisos mensuales tendrán vigencia desde el primer día del mes solicitado hasta el último día del mismo. Será responsabilidad de cada usuario solicitar el o los permisos del caso con la debida antelación.

ART. 25°

Quienes soliciten el permiso, deberán entregar los siguientes antecedentes a Puerto Angamos:

La cantidad de vehículos y su identificación (tipo de vehículo, marca, modelo, año de fabricación y patente).

La indicación de las labores que motivan el ingreso a los recintos portuarios.

La indicación de la empresa a la que se facturará el servicio.

Además, el interesado deberá presentar una fotocopia de la revisión técnica del vehículo y completar una hoja de datos del vehículo proporcionada por Puerto Angamos.

5.3 PERMISO DE INGRESO DE PERSONAS

ART. 26°

Puerto Angamos otorgará la autorización para el ingreso y circulación permanente o provisoria de personas dentro de los recintos portuarios.

Toda persona estará sujeta al sistema de control de personas en las puertas de acceso.

Este servicio se otorga al personal que pertenezca a las empresas concesionarias, arrendatarias, operadoras, Agencias de Naves y sus empleados, Agencias de Aduana y sus empleados.

En cuanto a los trabajadores portuarios, las credenciales serán otorgadas por el Puerto.

El Puerto ha nominado como responsable de ejecutar los servicios portuarios de movilización de carga así como el registro físico y documental del ingreso y egreso de la carga a “Servicios Marítimos y Transportes Limitada”, empresa conocida como Ultraport Ltda, y contará, para sus registros, con copia de las listas del personal de planta, así como del personal eventual que ingresará en cada turno.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	28 de 48

En la solicitud del servicio, el interesado deberá informar:

- La identificación de la empresa responsable.
- La identificación personal.
- Las labores a desarrollar al interior de los recintos portuarios.

Además, el interesado deberá presentar una fotografía tamaño carné; un certificado de antecedentes tipo D; un certificado de residencia; y una fotocopia de la cédula de Identidad o Pasaporte en el caso de extranjeros de paso por el país.

Asimismo, deberá completar una hoja de datos personales proporcionada por Puerto Angamos.

Se entiende que toda persona que ingresa a los recintos portuarios lo hace a su propio riesgo y para ello, lo hará utilizando todos los elementos de seguridad personal necesarios y advertidos según la señalización del Puerto.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	29 de 48

CAPITULO 6

6.1 REAJUSTABILIDAD, FACTURACIÓN Y GARANTIAS

ART. 27°

Todas las tarifas de libro indicadas en la sección II del presente Reglamento de Operaciones Portuarias, están expresadas en USD y se reajustarán anualmente según el Índice US PPI hasta el primer Día del primer Mes de cada año. El reajuste será igual a la variación del Índice US PPI registrada entre la fecha 1 mes antes del reajuste inmediatamente anterior a la fecha 1 mes antes del próximo reajuste que deba efectuarse. En la práctica, y para disponer de los datos en forma oportuna y aplicar cada nuevo reajuste desde el mismo día 1ro de enero de cada año, el ajuste señalado se aplica considerando el Índice (PPI) proyectado del mes de octubre contra el Índice proyectado del mismo mes del año anterior.

Para el proceso del año 2014 a 2015, el reajuste de tarifas se realizará considerando la variación de los índices entre los meses de Noviembre 2013 (proyectado) y Octubre 2014 (proyectado).

Sin perjuicio de lo anterior, Compañía Portuaria podrá cada cierto tiempo modificar las tarifas indicadas en la sección II del presente Reglamento de Operaciones Portuarias, incluyendo la introducción de nuevas tarifas.

En caso de producirse un cambio de ley, entendiéndose por tal la entrada en vigencia en Chile de cualquier legislación, decreto (incluyendo toda legislación delegada o subordinada) o resolución administrativa que incidan en general en los negocios de la operación portuaria en Chile y tenga efectos financieros adversos, las tarifas podrán ser modificadas en orden a permitir a Puerto Angamos mantener la misma posición financiera que tendría si no se hubiera producido el referido cambio de ley.

La Compañía Portuaria podrá acordar con los Usuarios tarifas menores a las tarifas de libro indicadas en la sección II del presente Reglamento de Operaciones Portuarias, por motivos objetivos de carácter comercial. Las tarifas inferiores a las tarifas de libro que acuerde la Compañía Portuaria con los Usuarios podrán modificarse en cualquier tiempo, con tal que éstas no sobrepasen las tarifas de libro.

ART. 28°

Todos los servicios que preste Puerto Angamos deberán ser remunerados según las tarifas vigentes a la fecha en que fue prestado el servicio solicitado.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	30 de 48

Antes de emitir una factura por cobro de servicios portuarios, Puerto Angamos enviará al cliente, Agente de Naves o Agente Portuario, una nota de venta, la cual deberá ser aprobada máximo tres días hábiles a partir del momento del envío. Si no hay respuesta por parte del cliente dentro del plazo antes indicado se procederá a emitir la factura por el servicio correspondiente. Puerto Angamos recibirá los comentarios fuera de plazo reservándose el derecho de acogerlos o rechazarlos según corresponda.

Todo reclamo deberá ser presentado con todos los antecedentes que lo respaldan, en un plazo máximo de 7 días hábiles contados desde la fecha de facturación. Todo reclamo fuera de plazo se tendrá por no presentado.

ART. 29°

Todo convenio, contrato o acuerdo que importe la prestación de servicios de Puerto Angamos, que deban ser pagados parcial o totalmente por el Fisco, deberá contar con la autorización previa del Ministerio de Hacienda.

ART. 30°

La forma de pago por servicios a clientes será al contado, al momento de cumplirse el servicio. No obstante, los clientes que mantengan acuerdos comerciales y/o garantías con el Puerto, podrán pagar dentro del período de diez (10) días corridos a contar de la fecha de emisión de la factura. En ambos casos las facturas deben ser pagadas en dólares de USA o en Pesos chilenos.

ART. 31°

Para las facturas que sean pagadas en dólares de USA, Puerto Angamos considerará como fecha de pago efectivo aquella fecha en la cual la totalidad de esos fondos se encuentren, para efectos del Puerto, con libre disponibilidad bancaria.

ART. 32°

Para las facturas que sean pagadas en Pesos, el tipo de cambio aplicable es aquel del Dólar Observado vigente el día de pago con disponibilidad inmediata de tales fondos. Se entiende como Dólar Observado el tipo de cambio correspondiente a aquel establecido como tal por el Banco Central de Chile diariamente, de acuerdo al N° 6 del Capítulo I del Título I del Compendio de Normas de Cambios Internacionales, y que es publicado en el Diario Oficial.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	31 de 48

ART. 33°

Las facturas al día, o dentro de los diez días otorgados desde su emisión, deberán ser pagadas en las oficinas de administración y finanzas de Puerto Angamos ubicadas en la ciudad de Antofagasta o, previo aviso del cliente, a través de recaudación bancaria, en los bancos que Puerto Angamos disponga para tales efectos. Los pagos efectuados después de las 14:00 horas, se considerarán realizados el día hábil siguiente.

ART. 34°

No Utilizado.

ART. 35°

El monto de las facturas en mora será recargado con el interés máximo convencional para operaciones no reajustables, establecido por la ley N° 18.010, el que se devengará desde el décimo primer día de su emisión hasta su pago íntegro.

ART. 36°

El Puerto sólo aceptará como garantías las boletas bancarias emitidas por un banco nacional de primera línea pagaderas a su sola presentación, o las pólizas de seguros sin liquidador, emitidas por una compañía de seguros nacional, ambas tomadas a favor de Compañía Portuaria Mejillones S.A.

En el caso de las Agencias de Aduana, el Puerto considerará válidamente constituidas las garantías presentadas por la Cámara Aduanera.

Los servicios prestados en forma directa a las Fuerzas Armadas o de Orden de Chile estarán exentos de esta exigencia en particular.

ART. 37°

El Puerto podrá otorgar a sus clientes condiciones de pago distintas a las antes indicadas, en la medida que se otorguen garantías a su completa satisfacción. El monto mínimo de esas garantías corresponderá al valor posible de facturación estimado por El Puerto para cada cliente durante el período a garantizar más un 10%.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	32 de 48

ART. 38°

El monto mínimo de garantía será de tres millones pesos y podrá ser ejecutada por El Puerto después de diez días de vencida alguna obligación de pago del cliente.

ART. 39°

Toda garantía deberá ser renovada, a lo menos, diez días hábiles antes de la fecha de vencimiento. En caso de no haberse renovado en dicho plazo, Puerto Angamos hará efectiva la(s) garantía(s) para cubrir la totalidad de la facturación impaga que hubiere.

ART. 40°

El Puerto podrá disponer la suspensión de los servicios a los usuarios en los siguientes casos:

- ↳ Por mantener facturación impaga por un lapso superior a los quince días corridos desde su vencimiento.
- ↳ Por la no renovación de garantía en los términos del artículo anterior.

ART. 41°

Los usuarios a quienes se hubiere suspendido la prestación de los servicios sólo podrán solicitar su reanudación luego de pagada la totalidad de la deuda, incluidos los intereses, y hayan constituido una garantía en los términos exigidos por Puerto Angamos. Si un cliente, sea embarcador, receptor, etc., entrase en mora, el Agente de Aduana que lo haya representado en la solicitud del servicio será solidariamente responsable de tal situación ante el Puerto, quedando facultado el Puerto de suspender el ingreso de ese Agente y de sus empleados, y de no dar servicios a sus representados.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	33 de 48

CAPITULO 7

7.1 SERVICIO DE MUELLEJE A LA NAVE

Art. 42°

Las naves, embarcaciones o artefactos navales que requieran el uso de cualquiera de los sitios de atraque del Terminal 1 deberán tener un agente o representante, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Navegación. El Puerto podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el pago de los servicios que preste.

Art. 43°

Es al Agente de Naves o representante debidamente acreditado, a quien le corresponde efectuar los anuncios de llegada de las naves de su representación.

Art. 44°

Los sitios de atraque del Terminal serán asignados por Puerto Angamos con un (1) día hábil de anticipación al arribo de la nave. Si la llegada anunciada no se cumpliera, y transcurridas las primeras 4 horas desde la hora de atraque prevista, la prioridad para asignación de sitios será de acuerdo al orden de arribo en el puerto y/o a la priorización de sitios establecidos en el artículo 46 de este reglamento, salvo que existan motivos justificados para el atraso en cuestión.

Art. 45°

Corresponde a Puerto Angamos la programación del atraque de naves en los sitios de su competencia.

Art. 46°

El criterio de programación y asignación de frentes de atraque, será por orden de arribo de las naves para cualquiera de los sitios.

La excepción a la regla anterior será para aquellas naves debidamente anunciadas, que programen y planifiquen el uso del denominado "Frente N°2" (compuesto por los sitios 2 y 3 de manera conjunta). A este frente tendrán prioridad de atraque las naves calificadas como "Naves Full Container", con un embarque superior a 3.000 toneladas de cobre o más de 250 contenedores en la operación total de la nave y cuya eslora supere los 225 metros. Se deja constancia que ante el arribo de más de una nave que cumpla estas condiciones, tendrá prioridad de atención aquella que se encuentre con su stacking

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	34 de 48

completo. En el caso de Naves Full Container de Servicios de Línea Regular con recaladas semanales pre-establecidas en Puerto Angamos, estas tendrán prioridad por sobre recaladas de naves full container no regulares que soliciten atraque. Esta condición será informada al agente de la nave full container con atraque no regular al momento de indicar su interés de recalcar.

Aquellas naves sin prioridad que, aún en conocimiento de la ETA de una nave con prioridad, soliciten utilizar el "Frente N°2, ya sea total o parcialmente (sitio N°2 o N°3 o ambos), podrán ser asignadas a este frente con la condición de hacer abandono de éste a la llegada de la nave con prioridad. Con todo, el Puerto notificará a la nave atracada la hora en que deberá zarpar, mediante correo electrónico (e-mail) a más tardar al inicio del último turno de trabajo programado.

Todos los costos y cargos que resulten de dicha operación serán por cuenta de la nave saliente, sin que exista responsabilidad o cobro alguno para Puerto Angamos.

Aquellas naves que habiéndose acogido a la cláusula anterior se negaren a abandonar el sitio quedarán sujetas a la aplicación de una multa de acuerdo a lo descrito en la cláusula 54°. Puerto Angamos se reserva el derecho de suspender a las Agencias Navieras que no cumplan la solicitud de liberar el sitio y de traspasar todos los costos por daños consecuenciales a usuarios que resulten afectados.

El Puerto dará normalmente prioridad de atraque a las naves comerciales sobre otras tales como navales, científicas, pesqueras y otras que no realicen transferencia de carga.

Art. 47°

La programación del atraque de naves podrá ser alterada por el Puerto por razones de defensa nacional o seguridad, debidamente calificadas por la Autoridad Marítima.

Art. 48°

Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 46°, en aras de la optimización del uso de los sitios de atraque y de la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, el Puerto podría establecer otros sistemas de prioridad de atraque para otras naves en consideración a sus características, regímenes de recaladas o en atención al tipo o volúmenes de carga que transfieren. Se informará oportunamente a los usuarios acerca de estos nuevos sistemas de prioridad y sobre la forma de acceder a estas.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	35 de 48

Art. 49°

Puerto Angamos solicitará el abandono de la nave desde el sitio de atraque cuando:

- a) ocurran accidentes o siniestros, debidamente calificados por la Autoridad Marítima, que comprometan la seguridad de las personas, de las instalaciones portuarias, de las otras naves atracadas en cualquiera de los sitios, de las mercancías y/o del medio ambiente.
- b) Habiendo terminado una nave las operaciones físicas de descarga o embarque que motivaron su recalada esta no quiera abandonarlo sin razón justificada.
- c) Habiendo atracado una nave, su carga no estuviere lista para ser transferida y hubiera otra nave requiriendo atracar.
- d) por la aplicación del artículo 46° en lo referente a la prioridad de atraque de las naves Full Container.
- e) Cuando las naves, por razones no imputables al Terminal, no permitan cumplir los programas de trabajo del Puerto.
- f) Cuando sea requerido fumigar y/o certificar las condiciones de sus bodegas por los organismos competentes, y aquellas no sean aceptadas. Una vez certificada las condiciones de las bodegas y autorizadas a embarcar por los organismos competentes, se le reasignará el primer sitio disponible.

Los costos del desatraque, así como los gastos propios de la nave, u otros, serán de cargo del respectivo armador de esa nave.

Art. 50°

Cuando una nave se encuentre ejecutando operaciones de transferencia en un sitio determinado y deba abandonarlo por razones de defensa nacional o seguridad, o por las indicadas en el artículo anterior, letra a.-, mantendrá su prioridad de atraque cuando desaparezcan las razones que motivaron su desatraque, salvo que de común acuerdo entre el naviero o su representante y Puerto Angamos se decida algo distinto.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	36 de 48

Art. 51°

Las naves sin prioridad, de acuerdo al art. 46, ante el anuncio de arribo de una nave con prioridad, podrán optar a atracar a los sitios N° 2 y N° 3 del Terminal, asignándose el sitio de atraque en forma condicional, situación que será registrada en la respectiva Acta de Planificación Naviera. Bajo tal condicionalidad, la nave estará sujeta, de ser necesario para la optimización de los recursos del Puerto, a cambios de sitio, o a salir a la gira, de acuerdo a la programación de las naves comerciales. Los costos de esas operaciones, así como los gastos propios de la nave, u otros, serán de cargo del respectivo armador de la nave condicional.

Art. 52°

Sin perjuicio de las disposiciones precedentes, si la nave no atracase oportunamente al sitio asignado, y existiere la necesidad de destinar ese sitio a otra nave, se autorizará el atraque de esta última.

Art. 53°

Los sitios de atraque tienen como objetivo fundamental facilitar las operaciones de carga y descarga, por tal motivo, si el Capitán dispone del movimiento de pontones por cuenta de la nave y lo realiza con la tripulación de la misma, y tal operación se prevé que se extenderá más allá de media hora por movimiento, Puerto Angamos podrá optar por realizarlos con la Grúas y Personal del Terminal traspasando estos costos al armador, los que serán incluidos en la proforma de servicios de la nave.

En la planificación naviera la agencia deberá informar la operación de movimiento de pontones estimada para la estadía de la nave y en base a eso se realizará la programación de recursos.

En caso de que la operación sea efectuada por la nave y se emplee más de media hora por movimiento, se aplicará una multa según lo establecido en el artículo 54°.

Art. 54°

En lo referente a las Multas:

El Puerto aplicará una multa equivalente a 5 veces en muellaje por metro eslora hora en los siguientes casos:

- 1) Por el tiempo que se exceda la estadía si la nave se negase a dejar el sitio dentro de las dos horas posteriores a dicho remate, (artículo 49.b)

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	37 de 48

- 2) Por el tiempo que se exceda la estadía si la nave no cumple con el plazo otorgado para el desatraque, para los casos de (artículo 49. a, c, d, e, f).
- 3) Por el tiempo en exceso empleado en el movimiento de pontones por parte de la tripulación de la nave, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 53°.

Art. 55°

No Utilizado

Art. 56°

En casos de incrementos de transferencia de carga, se otorgará él o los turnos adicionales que sean necesarios, siempre y cuando las Agencias de naves lo soliciten con 24 horas de anticipación al término de las faenas programadas, respaldando con antecedentes dicho aumento. Tal requerimiento podrá otorgarse para el mismo sitio o en otro alternativo. Cuando terceros se vean afectados por el aumento de carga, se notificará de la decisión adoptada a los involucrados en la planificación naviera y vía correo electrónico.

Art. 57°

El Puerto podrá rechazar la asignación de turnos para faenas de aprovisionamiento, carga de combustible y/o reparaciones a las naves si éstas afectan el trabajo de ellas, de otras naves o del Puerto.

Art. 58°

Cuando a una nave le es asignado sitio y por motivos ajenos al Terminal esta se desiste de la solicitud, pierde tal asignación y se le asignará sitio en base a un nuevo requerimiento en caso de que sea solicitado. Si esta situación genera extra-costos para el terminal por falsa llamada del personal, serán de cargo de la nave.

7.2 REQUERIMIENTOS Y OBLIGACIONES DE INFORMACION

Art. 59°

Frente al Puerto, como norma general, el Agente de la nave es el único canal aceptado para comunicar oficialmente el ETA de sus naves representadas.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	38 de 48

Art. 60°

El Agente de la nave comunicará al Puerto el ETA de su nave con una antelación de cinco días hábiles, como mínimo. Dicha información deberá ser actualizada permanentemente hasta 24 horas antes de su arribo en donde deberán entregar la hora definitiva para su asignación.

Los Agentes de Naves, deberán formalizar a lo menos con 72 horas de antelación al arribo a puerto, de preferencia por vía electrónica, la solicitud de atraque para sus naves, mediante un documento denominado "Solicitud de Sitios y Servicios", completando la información en ella solicitada, adjuntando lo siguiente:

- ♦ Calados de arribo de la nave al Terminal 1 y de zarpe
- ♦ Número de registro internacional de la nave
- ♦ Características de la nave Ship Particulars.
- ♦ Manifiesto de carga de exportación e importación de la nave
- ♦ Planos de Estiba y Desestiba.
- ♦ Lista de carga de Export / Import por bodegas (packing list)
- ♦ Estimación de Falsas Descargas/Embarques y de shiftings abordado
- ♦ Lista de carga peligrosa de acuerdo a normas de DGTM.
- ♦ Listado de contenedores en descarga/tránsito, secos, reefers y otros
- ♦ Información de facturación a los servicios a la nave y a la carga

En referencia al Packing List, se requiere que este sea presentado en Archivo Excel con la información mínima que se detalla a continuación necesaria para poder identificar los bultos y planificar las faenas. En caso de no contar con esta información en los plazos antes indicados, Puerto Angamos se reserva el derecho de NO aceptar la nominación de la nave y NO asignar sitio.

PACKING LIST												
Nº	MARCA	CANTIDAD	TIPO BULTO	COMODITIES	PESO BRUTO (KG)	LARGO (Mt)	ANCHO (Mt)	ALTO (Mt)	Transferencia (descarga o embarque)	POS EN NAVE Bodega	CLIENTE	BL
1												
2												
3												

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	39 de 48

Con respecto a las naves que anuncien su arribo para las próximas 24 horas, sin contar el Puerto con avisos previos sobre dicha recalada, éstas serán incorporadas, independientes del orden que tengan en su arribo, a la planificación de la asignación de sitios 24 horas después de formalizado su anuncio de llegada o de acuerdo a la disponibilidad de sitios. De esa forma se mantiene el criterio de atención del Puerto según orden de llegada, sin perjudicar a las naves que, habiendo anunciado su arribo con mayor antelación, permiten una mejor planificación general.

Para efectos de información sobre características de las naves, el Puerto se registrará por lo que señale el Lloyd's Register of Shipping de Londres. Con todo, si el antecedente no se hallara en dicho registro, el Puerto solicitará el certificado de arqueo de la nave, o en su defecto se atenderá a una medición conjunta entre Puerto Angamos y el Agente de la nave, realizada en el sitio de atraque por un surveyor nominado por el Puerto y cuyos servicios serán de costo del armador respectivo.

Si el desplazamiento estimado de zarpe fuera superior a 70.000 toneladas, esto deberá ser informado a Puerto Angamos al arribo de la nave, de manera tal que el Puerto solicite la Autorización correspondiente a la Autoridad Marítima, en forma oportuna.

Art. 61°

Los Agentes de Naves deberán enviar los manifiestos de carga de las naves anunciadas a lo menos 72 horas antes del arribo de la respectiva nave y en el caso de enviarlo por vía electrónica, podrán hacerlo con 36 horas de anticipación. Para el caso de manifiestos de exportación se deberá presentar el provisorio al zarpe de la nave, debiendo presentar las aclaraciones respectivas, si las hubiere, dentro de los plazos normales establecidos por el servicio de aduanas.

Art. 62° De la Planificación Naviera

Los anuncios de naves y sus correspondientes modificaciones, se podrán realizar hasta las 10:00 horas, de lunes a viernes al Jefe de Operaciones del Puerto, a través de correo electrónico.

Art. 62.1

En la Reunión de Planificación Naviera se programará la amarra y zarpe de naves. La reunión se llevará a efecto en las dependencias destinadas para tal efecto en el edificio de Puerto Angamos, al interior del Terminal 1, a las 10:00 hrs, de lunes a viernes, con excepción de los feriados legales. Ocasionalmente, si Puerto Angamos lo estima necesario, podrá efectuarse la

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	40 de 48

reunión en día sábado. El encargado dispondrá la confección de un acta con lo tratado en cada reunión.

Art. 62.2

La reunión de Planificación Naviera será presidida por un representante de Puerto Angamos, por lo general el Jefe de Operaciones. También estará presente un representante del operador portuario Ultraport Ltda. En adición a los representantes de las Agencias de Naves cuyas naves estén involucradas en la programación de entrada y de salida del Puerto, en esa reunión podrá participar, si así lo desea:

- El Capitán de Puerto, y/o el Práctico de Bahía en representación de la Autoridad Marítima.
- Un representante de CPM
- Otros, basados en criterios definidos y autorizados expresamente por Puerto Angamos.

El representante de la Agencia de Naves que participa en dichas reuniones deberá estar identificado por escrito ante el Puerto por el Agente o Gerente de la respectiva Agencia. Para los efectos de la asignación de sitios y otros temas de carácter operacional, dicho representante se entenderá con la suficiente autoridad para la toma de decisiones en el mismo lugar y momento.

En la Reunión de Planificación Naviera, antes de establecer la programación de entrada y salida de naves del puerto, el Jefe de Operaciones, requerirá que el Agente o Armador de la nave presente su programa de atraque de naves.

Una vez que las respectivas Programaciones de Atraque de Naves hayan quedado establecidas en forma definitiva, Puerto Angamos elaborará el programa de entrada y salida de naves del puerto de las próximas cuarenta y ocho horas.

Art. 63º

Puerto Angamos comunicará y actualizará diariamente en la página web el resultado de la programación del atraque de naves ya sea vía transmisión electrónica u otros medios que sean necesarios, emitiendo la autorización de atraque respectiva.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	41 de 48

De existir discrepancias entre el Agente Portuario y el Agente Protector sobre las responsabilidades de cada uno, y ello, a criterio del Puerto, afecte o pueda afectar la asignación de sitio y/u otras instancias u operaciones de la nave, será la Autoridad Marítima la que dirimirá cual Agencia es la legalmente responsable sobre el particular, y en consecuencia, el Puerto se entenderá sólo con la empresa que la Autoridad Marítima califique como representante de la nave.

Art. 64º

En caso de controversias en relación a la hora exacta de arribo y/o fondeo, se exigirá que los Agentes de naves presenten un certificado de la estación de prácticos sobre dicha hora.

Art. 65º

Toda nave que transporte carga susceptible de tratamiento fitosanitario deberá presentar el certificado del organismo competente para optar a la asignación de sitio en forma definitiva. En aquellos casos en que el Organismo competente disponga efectuar la revisión de carga fumigada, la Agencia de la nave deberá presentar a Puerto Angamos, previo a la asignación de sitio, un certificado "Libre de Gases", otorgado o visado por la Autoridad Marítima local.

De igual manera, si una nave presenta o existen dudas ante el Puerto, o ante la Autoridad Marítima o sanitaria, o ante los embarcadores o ante los consignatarios u otros relevantes, sea por la condición o capacidad de sus grúas, por el estado de sus bodegas, de la carga abordado, debido a razones de salud de sus tripulantes u otras, el Puerto podrá impedir el atraque. Y si la nave fuese atracada y luego, por razones de seguridad o porque su permanencia sin efectuar transferencia de carga perjudica al Puerto o a otras naves que necesiten hacer uso del sitio de atraque, el Puerto puede ordenar el desatraque de la nave cuestionada en los plazos que el Puerto determine. Todos los gastos de desatraque, de re-atraque y otros así como los tiempos, serán de cuenta de esa nave.

Art. 66º

Las naves o artefactos navales abarloados a otra nave, cuando ese tipo de permanencia sea autorizada por la Autoridad Marítima, pagarán las mismas tarifas que les serían aplicables si estuvieran atracadas directamente a un sitio.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	42 de 48

Art. 67°

Los servicios anteriormente señalados serán solicitados por los clientes a Puerto Angamos mediante un documento denominado "Solicitud de Sitios y Servicios", o Solicitud de Servicios según sea el caso, el cual deberá ser entregado en el Centro de Registro y Control 72 horas antes del arribo de la nave en días y horas hábiles.

Puerto Angamos prestará servicio a las naves durante los tres turnos portuarios. Los horarios establecidos para la presentación de la solicitud del servicio serán los días hábiles en horario de 08:00 hrs a 16:00 hrs.

Art. 68°

El servicio de transferencia de carga será prestado por Puerto Angamos con personal propio o subcontratado, con equipamiento propio, subcontratado y/o propio de la nave, de acuerdo a los estándares de calidad y rendimientos correspondientes a una operación portuaria moderna.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	43 de 48

7.3 SERVICIO DE ALMACENAMIENTO

7.3.1 Depósito de carga

Es el lugar destinado por el Terminal dentro de la Zona Primaria, de permanencia física y custodia donde se presta el servicio de almacenamiento o acopio a la carga, fijados por Depósitos Chacaya Ltda., hasta su entrega a los Consignatarios, o al Transportador, o a quienes sus derechos representen.

Almacenaje

Art. 69º

Consiste en la permanencia de la carga bajo la custodia de Depósitos Chacaya Ltda. , cuando éste presta el servicio en los recintos habilitados al efecto. Depósitos Chacaya Ltda. será responsable de la custodia de la carga, conforme a la legislación vigente, desde el momento en que se reciba y , hasta su entrega en la misma forma al Consignatario, al Transportador, o a su representante.

Art. 70º

Como consecuencia de lo anterior, para la descarga, la carga será recibida por el Puerto luego de ser entregada por el transportador marítimo. La carga debe ser entregada en condiciones tales que a simple vista no demuestre daño o deterioro en sus envases o embalajes, o que evidencie alteración o perjuicio en su contenido. El Puerto reparará los bultos en mal estado, de acuerdo a disposiciones aduaneras, por cuenta del Armador o su representante o del consignatario según el tipo de contrato de fletamento, y realizará, si es preciso, el reembalaje en bolsas u otros receptáculos debidamente sellados cuidando que las marcas y demás señas que identifican el bulto sean visibles a simple vista. Además, en tales casos, procederá al pesaje de la carga al momento de ser entregada. Todo por cuenta de la nave o de la carga.

Por disposición aduanera, en los desembarques la carga deberá ser recepcionada dentro del plazo de 24 horas contado a partir de la fecha de zarpe de la nave. En los embarques la carga deberá entregarse al momento de su depósito en puerto.

El Puerto expedirá un documento formal cuando se reciba la carga, el que deberá ser refrendado tanto por quien reciba como por quien entregue.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	44 de 48

Art. 71°

El almacenaje se clasifica para carga en contenedores, carga general, y carga peligrosa de retiro o embarque directo o indirecto. Constituyen cargas de retiro o embarque directo aquellas consideradas como peligrosas con depósito prohibido en Angamos por las Autoridades competentes, además de las normas establecidas en el programa de prevención de riesgos del Terminal.

Art. 72°

Depósitos Chacaya Ltda. determinará el lugar en que deba depositarse la carga y no podrá atribuírsele responsabilidad cuando por falta o insuficiencia de información de parte del usuario ésta se vea afectada. No obstante, los dueños de la carga o sus representantes podrán solicitar que, por razones de seguridad, ella sea almacenada en recintos cubiertos, a lo cual el Depósito responderá acorde a su disponibilidad de espacio cubierto y a su compatibilidad con otras cargas que allí pudiesen estar depositadas o programadas con antelación.

Art. 73°

Las cargas de importación serán recepcionadas por el Puerto a la mayor brevedad luego de ser descargadas, cuando su tratamiento sea como carga indirecta.

El tiempo de permanencia de la carga en almacenaje, sea cubierto o descubierta, comenzará a computarse a contar del momento que es descargada de la nave, y para la exportación, desde el momento que ésta es depositada en las zonas de almacenamiento de Depósitos Chacaya Ltda. Para dicho cómputo y facturación, los días se considerarán indivisibles. Por disposición aduanera, el plazo máximo de permanencia de la carga es de 90 días calendario pudiendo el Terminal restringirlo cuando las características y condiciones de la carga y/o de su embalaje así lo ameriten. A pesar de lo anterior el Servicio de Aduana puede otorgar mayores plazos de almacenamiento, situación que debe gestionar directamente el cliente ante el Servicio Regional respectivo.

Art. 74°

Vencido el plazo de permanencia aduanera permitida, la carga se considerará en presunción de abandono y será entregada por Depósitos Chacaya Ltda. al Servicio de Aduana. Sin perjuicio de esta disposición, el Terminal podrá proponer al Servicio de Aduanas, la venta, remate o destrucción de aquellas que sean manifiesta o presuntamente perjudiciales a las personas, o a los lugares de almacenamiento portuario, o en general al medio ambiente, o cuando su almacenaje le produzca a Depósitos Chacaya Ltda.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	45 de 48

gastos desproporcionados o, por último, cuando haya fundado temor a que en razón de su naturaleza, estado o embalaje, se desmejoren, destruyan o perezcan.

Art. 75°

Cuando se requiera el retiro de la carga y esta no pueda entregarse por razones fundadas de exclusiva responsabilidad demostrada de Depósitos Chacaya Ltda., no se considerará para el cálculo de la tarifa de almacenamiento el tiempo que dure este impedimento.

Art. 76°

Las operaciones correspondientes a la entrega de las mercancías al Consignatario, serán ejecutadas por personal y equipos del operador portuario bajo la responsabilidad de Puerto Angamos.

Art. 77°

Para el retiro de la carga, el Agente de Aduanas o su representante deberá presentar a Puerto Angamos el documento aduanero respectivo autorizado por ese organismo. Puerto Angamos entregará la carga si el pago del Almacenaje se encuentra garantizado o bien se presenta el comprobante del pago contado, emitiendo el documento respectivo, el cual debe ser refrendado por ambas partes.

Art. 78°

Las tarifas del presente Título, las pagarán quienes solicitaron el servicio, o, en su defecto, el dueño de la carga, su agente o representante.

Art. 79°

Todos los servicios y sus cobros asociados se encuentran estipulados en el "Libro de Tarifas" de Puerto Angamos y las definiciones y alcances se ubican en el Manual "Descripción de Servicios Portuarios" de Puerto Angamos.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	46 de 48

CAPITULO 8

8.1 PLANIFICACION DE FAENAS

Art. 80°

Como norma general, todos los servicios de Puerto Angamos que le sean solicitados por los clientes, se planificarán en las oficinas de CFS a través de un e-mail a planificacionscfs@ultraport.cl. Los horarios para planificar son los siguientes:

Turno	Plazo para programar faenas
Primero	Hasta las 15:00 hrs del día hábil anterior
Segundo	Hasta las 15:00 hrs del día hábil anterior
Tercero	Hasta las 15:00 hrs del día en curso.

Art. 81°

Los usuarios podrán desistir de las faenas terrestres planificadas, de lunes a viernes en el siguiente horario:

Turno	Plazo para cancelar faenas
Primero	Hasta las 15:00 hrs del día hábil anterior
Segundo	Hasta las 15:00 hrs del día hábil anterior
Tercero	Hasta las 15:00 hrs del día en curso.
Domingos y festivos	Hasta las 15:00 hrs del día hábil anterior

Para desistir de la amarra de naves e inicio de operaciones marítimas, los plazos para cancelar las faenas son los siguientes:

Turno	Plazo para cancelar faenas
Primero	Hasta las 20:00 hrs del día anterior.
Segundo	Hasta las 10:00 hrs del día en curso.
Tercero	Hasta las 16:00 hrs del día en curso.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	10
Sección 1	Página	47 de 48

Art. 82º

Cuando ocurra que faenas programadas por el Agente para terceros turnos, segundos turnos correspondientes a días sábados, cualquier turno correspondiente a días domingos y festivos, así como para cualquier otro día y horario, no se lleven a efecto por parte del solicitante y no hayan sido desistidas o corregidas formalmente y en los horarios establecidos, se aplicará el concepto denominado "Falsa Llamada" en virtud de lo dispuesto en el "Libro de Tarifas", por la unidad de cobro determinada por la cantidad de recursos (cuadrillas, etc.) solicitados y no utilizados y acorde al cómputo del tiempo programado y no utilizado.

Art. 83º

En las faenas relacionadas directamente con la atención de la nave, las Agencias respectivas deberán presentar la información y los antecedentes requeridos, tales como:

- ♦ Información referida a la lista de mercancías peligrosas.
- ♦ En el caso de cargas masivas, información acerca del transporte con que se contará, especificando empresa de transporte y cantidad de vehículos.
- ♦ Programas de los retiros directos de carga.
- ♦ Los listados de contenedores con sus especificaciones técnicas.
- ♦ Otras que Compañía Portuaria Mejillones disponga.

Art. 84º

En la planificación de faenas, el Puerto, en conjunto con el operador portuario, asignará los recursos de áreas y elementos de que disponga, para efectos de la atención de la carga, tales como:

- ♦ Áreas de amortiguación para las operaciones de directo diferido en la entrega de la carga.
- ♦ Areas de stacking.
- ♦ Áreas de consolidación y desconsolidación de contenedores.
- ♦ Conexiones eléctricas para contenedores refrigerados.
- ♦ Equipos.
- ♦ Otros

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 1	Versión	10
	Página	48 de 48

Art. 85°

De igual forma que los servicios y operaciones de atención a la nave, los servicios terrestres a la carga también serán planificados ante Puerto Angamos y su operador portuario. Formarán parte íntegra de este Reglamento los procedimientos que se detallan a continuación, los cuales se encuentran en el Anexo A:

- ◆ Programación de Despacho Directo Diferido de Contenedores.
- ◆ Programación de Retiro Indirecto de Contenedores.
- ◆ Programación de Desconsolidación de Contenedores.
- ◆ Programación de Retiro de Carga General.

Art. 86°

Las Agencias de Aduana que retiran carga del puerto, deberán hacerlo a través de empleados habilitados por el Servicio de Aduana. Al respecto, el Puerto tendrá una lista, entregada por las Agencias de Aduana, del personal autorizado y habilitado para realizar solicitudes de servicio al interior del Terminal, la que deberá ser actualizada ante cualquier cambio de empleados.

Art. 87°

De igual forma, las Agencias de naves y otras que soliciten servicios al Puerto, deberán hacerlo a través de su propio personal habilitado, presentado y reconocido como tal ante el Puerto por las propias Agencias, y de esa forma ser incluidos en el archivo maestro de clientes y habilitados.

Art. 88°

Salvo que el Puerto autorice otra modalidad para el retiro de la carga de una nave, para el caso de cargas indirectas de desembarque, el cliente deberá cancelar los costos asociados a los movimientos de la carga y su correspondiente almacenamiento al momento del retiro. Los retiros de carga serán programados en los siguientes horarios:

- De 08:00 a 22:00 horas de Lunes a Viernes.
- De 08:00 a 15:30 horas los días Sábados.

De acuerdo a lo anterior, los segundos y terceros turnos de los días Sábados, y los días Domingo y Festivos, funcionarán por Habilitación.

Art. 89°

Todas las faenas planificadas quedarán registradas por los medios que disponga el Puerto.