

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	1 de 43



**DOC-SIG-003**  
**REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS**  
**SECCION 2**

Versión	Revisó	Fecha	Aprobó	Fecha	Modificaciones
7	RdV		CPM	30-11-2005	Emisión
8	FGS	18-11-2014	CPM	04-12-2014	T-CM; T-DEC; T-C-AV; T-ED-BA T-UGR; T-CD-CON-CUS; T-T-MA; T-ED-AF T-UGH; T-SG-R; T-CD-CON-FR; T-SG-IV T-UPM; T-SG-D; T-SG-RBA
9	PHA	06-01-2015	CPM	12-01-2015	T-ED-C
10	FGS	20-05-2015	CPM	20-05-2015	T-UP-CPM

**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: 24/09/2015

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b>	Versión	7
<b>Sección 2</b>	Página	2 de 43

## INDICE

<b>Introducción</b>		7
<b>1.1.- Muellaje a la nave – Artículos 1º al 8º</b>		<b>8 a 10</b>
T-UM-N	Naves comerciales	9
T-UM-NC	Naves comerciales de cabotaje	9
T-UM-M	Remolcadores, lanchas, embarcaciones deportivas, dragas, naves pesqueras y afines	9
T-UM-R	Naves tipo Roll on – Roll off	10
T-UM-O	Naves científicas, de Guerra u otras	10
T-UM-EC	Naves habilitadas para entrega de combustibles (bunker barges)	10
<b>1.2.- Otros cargos a la nave – Artículos 9º y 10º</b>		<b>10 - 12</b>
T-UP	Uso de Puerto	11
T-UP-CPM	Uso de Puerto CPM	11
T-SG-AD	Amarra y desamarra de nave	12
T-SG-C	Cuidador de portalón de nave	12
T-PAX	Tasa de embarque o desembarque de pasajeros	12
T-CM	Confeción de Mamparos	12
T-UPM	Uso de Portalón Móvil	12
<b>1.3.- Muellaje a la carga – Artículos 11º al 13º</b>		<b>12 a 14</b>
T-UM-C	Carga general y contenedores	13
T-UM-RR	Vehículos en naves Roll on – Roll off	13
T-UM-CAB	Carga general y contenedores de cabotaje	14
<b>1.4.- Manipulaciones y Porteo</b>		<b>14</b>
T-SP	Servicio de porteo	14
T-SPR	Transporte y manipulación entre áreas	14

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
<b>Sección 2</b>	<b>Página</b>	<b>3 de 43</b>

**1.5.- Transferencia – Artículo 14º y 15º** **15 a 22**

T-ED-C	Carga general	16
T-ED-C-C	Carga general de cabotaje	16
T-SC	Carga especial	16
T-C-F	Contenedor lleno	17
T-C-M	Contenedor vacío	17
T-C-S-F	Movimiento del contenedor lleno a bordo	17
T-C-S-M	Movimiento del contenedor vacío a bordo	18
T-C-S-R	Tarifa extra para el movimiento vía muelle (sólo costado de nave)	18
T-S-G	Movimiento de carga general a bordo	18
T-S-V	Movimientos de vehículos a bordo	18
T-C-FC	Contenedores con “ full cycle” (falsa desc. / emb. o trasbordo)	19
T-C-F-SD	Con utilería especial para contenedores	19
T-T-CP	Con utilería especial para cargas de proyecto	19
T-T-V	Vehículos menores y camiones	19
T-SG-RBA	Tarifa de recepción de carga para embarque en bateas	20
T-ED-BA	Transferencia de carga en bateas	20
T-ED-AF	Transferencia de asfalto granel	21
T-SG-IV	Transferencia en maniobra Tándem	21
T-C-AV	Transferencia de contenedores autovolteables	21
T-T-MA	Transferencia de maquinaria autopropulsable. Naves RORO	22

**1.6.- Servicios terrestres a contenedores** **22 a 25**

T-CD-CON	Consolidación de contenedores con carga general	22
T-CD-CON-CU	Consolidación de contenedores con cobre metálico	23
T-CD-DEN	Desconsolidación de contenedores	23
T-CD-DEN-A	Desconsolidación por razones aduaneras	23
T-CD-CON-X	Consolidación de carga peligrosa o refrigerada	23
T-CD-DEN-X	Desconsolidación de carga peligrosa o refrigerada	24
T-C-H-F	Manejo de contenedores llenos	24
T-C-H-M	Manejo de contenedores vacíos	24
T-C-S-AR	Transporte y manipulación de contenedores desde el área de Almacenamiento Masivo hasta el espacio de acopio o delantal, o viceversa	24

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
<b>Sección 2</b>	<b>Página</b>	<b>4 de 43</b>

T-C-SE	Sellado de contenedores	24
T-C-ET	Etiquetado de contenedores con carga IMO	25
T-CD-CON-FR	Armado de paquetes de contenedores Flat Rack (FR)	25
T-CD-CON-CUS	Consolidación de contenedores con cobre scrap	25
T-DEC	Desencarpado y encarpado de contenedores	25

**1.7.- Almacenamiento – Artículos 16° y 17° 25 - 27**

T-AL-GA	Carga general almacenada en área cubierta	26
T-AL-CA	Cobre metálico almacenado en área cubierta	26
T-AL-GS	Carga general almacenada en área descubierta	26
T-AL-CC	Cobre metálico almacenado en área descubierta	26
T-AL-C	Contenedor con carga almacenado en área común	26
T-AL-C-FC	Contenedor de trasbordo descargado y embarcado en el T.1 de CPM	27
T-AL-XA	Carga clasificada como eliminación directa o Peligrosa, en área cubierta	27
T-AL-XS	Carga clasificada como eliminación directa o Peligrosa, en área descubierta	27

**1.8.- Apilamiento o acopio – Artículo 18° a 20° 27 y 29**

T-AC-CG	Carga general en áreas cubierta	28
T-AC-DG	Carga general en áreas descubiertas	28
T-AC-CN	Cobre metálico en áreas cubiertas	28
T-AC-CC	Cobre metálico en áreas descubiertas	28
T-AC-C	Contenedores con carga en zona descubierta	28
T-AC-ST-C	Contenedores con carga en zona descubierta para stack continuo	29

**1.9.- Recepción de carga fuera de plazo – Artículo 21° 29**

T-R-CG	Carga general y vehículos menores	29
T-R-C	Contenedores	29

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
<b>Sección 2</b>	<b>Página</b>	<b>5 de 43</b>

<b>1.10.- Depósito de Contenedores vacíos – Artículo 22°</b>	<b>29 a 31</b>
T-DE-GI-20 Gate-In de contenedor de 20'	30
T-DE-GI-40 Gate-In de contenedor de 40'	30
T-DE-GO-20 Gate-Out de contenedor de 20'	30
T-DE-GO-40 Gate-Out de contenedor de 40'	30
T-DE-PA Pre-assignment de contenedores	31
T-DE-R Reparaciones a contenedores	31
<b>1.11.- Servicios a contenedores refrigerados</b>	<b>31 a 32</b>
T-RC-PT Inspección Pre-Trip (PTI)	31
T-RC-SS Servicios en el stacking del Puerto para Unidades llenas	31
T-RC-UP Servicio de desenchufar y enchufar a bordo	32
T-RC-PC Pre-cooling en Puerto	32
T-RC-GS Manejo de generadores (gen-sets)	32
T-RC-RM Reparaciones de maquinaria reefer	32
<b>1.12.- Otros servicios</b>	<b>33 a 41</b>
T-S-A Suministro de agua	33
T-S-E Suministro de energía eléctrica	33
T-UG Uso de grúa de muelle para contenedores	33
T-UG-H Uso de grúa de muelle por hora	33
T-UG-H-HL Uso de grúa de muelle para carga especial	33
T-UGR Uso de grúa porta contenedores – Tipo Reach Stacker	34
T-UGH Uso de grúa Horquilla	34
T-PV Estacionamiento de camiones	34
T-RO Pesaje de remolques o vehículos	34
T-PB Pesaje unitario de paquetes	35
T-D Tiempo de inactividad	35
T-SG-OL Otras labores	35
T-SG-P Apertura o cierre de pontones	35
T-SG-M Movilizaciones terrestres extras a carga general, no cubiertas por la transferencia u otras tarifas	36
T-SG-FN Falsa llamada	36

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	7
Sección 2	Página	6 de 43

T-SG-E	Encarpado o desencarpado de vehículos	36
T-SG-AR	Acceso de vehículos con rancho para naves	36
T-SG-AB	Acceso bus de turismo	37
T-SG-RF	Reconfección de facturas	37
T-SG-IV	Inventario de vehículos	37
T-SG-SR	Separación o reparación de embalajes o zunchos	37
T-SG-D	Movilización terrestres extras a la carga general no cubierta por la transferencia u otra tarifa. Recepción de carga.	37
T-SG-R	Movilización terrestres extras a la carga general no cubierta por la transferencia u otra tarifa. Despacho de carga	38
T-SG-IMO	Etiquetado de bultos IMO	38
T-SG-HA	Habilitaciones	38
T-SG-PA-P	Permiso anual de acceso para personas	39
T-SG-PAA	Permiso anual de acceso para vehículos menores	39
T-SG-PAM	Permiso alternativo mensual de acceso para vehículos menores	39
T-SG-A	Aseo de sitio y recolección de basura permitida	39
T-SG-AS	Aspirado de sitio	40
T-SG-OZ	Permanencia de equipos, embarcaciones y otros no especificados en zonas no calificadas del Puerto	40
T-SG-ZE	Enzunchado y sellado de paquetes de cobre metálico con materiales especiales proporcionados por el interesado	40
T-SG-IR	Uso de instalaciones para control de calidad de cobre	41

**1.13.- Servicios integrales al cobre metálico – Artículos 23º y 24º 41 a 43**

TC-PP	Embarque o descarga de cátodos y ánodos (Cantidades a todo evento)	42
TC-NPP	Embarque o descarga de cátodos y ánodos (tarifa normal)	42
T-CA	Embarque de lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado	42
T-CA-NPP	Embarque de lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado NPP ( tarifa normal )	42
T-CB	Embarque de tortas de cobre metálico no enzunchado	43
T-CB-NPP	Embarque de tortas de cobre metálico no enzunchado NPP	43

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	Versión	7
	Página	7 de 43

## INTRODUCCIÓN

La presente sección del Reglamento de Operaciones Portuarias describe los servicios identificados en el Libro de Tarifas que ofrece Compañía Portuaria Mejillones S.A., en adelante “ **Puerto Angamos**” o “ **el Puerto**” , en el Terminal 1, en adelante “ **T.1**” , del Complejo Portuario Mejillones S.A. y pretende establecer los alcances de cada uno de ellos y/o las unidades de cobro, para la correcta interpretación por parte de los clientes y usuarios.

Este Manual de “ Descripción de Servicios” , así como el Libro de Tarifas, pueden ser modificados por el Puerto en cualquier momento. Los cambios a esta Descripción de Servicios, que serán previamente aprobados por Complejo Portuario Mejillones S.A. (CPM), serán publicados por el Puerto y entrarán en vigencia a los 30 días calendario a contar de la fecha de la publicación.

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	8 de 43

## 1.1. MUELLAJE A LA NAVE

### ART. 1º

Se entiende como muellaje a la nave el derecho a uso de los sitios de atraque que para tal afecto ha dispuesto el T.1 del CPM para la permanencia y trabajo de naves, embarcaciones o artefactos navales, el cual se inicia en el momento en que se recibe en el muelle la primera espía de amarra y se considera terminado cuando se larga la última espía de amarra.

### ART. 2º

Para el caso de las naves comerciales de comercio exterior y de cabotaje, científicas, de guerra, bunker barges, o similares, el cobro de Muellaje a la Nave consiste en un valor unitario que se multiplica por la cantidad de metros de eslora total con dos decimales, multiplicado también por la cantidad de horas de estadía. Como “ eslora total” de la nave (length over all, en idioma inglés), se entenderá aquella que señale el Lloyd’s Register of Shipping de Londres y si dicho antecedente no fuese encontrado, se recurrirá a los certificados que posea la nave, o, en su defecto, a falta de otros antecedentes, se atenderá a la medición conjunta entre Compañía Portuaria Mejillones S.A. y el Agente de la nave, realizada en el sitio de atraque por un surveyor independiente y de costo del armador respectivo.

### ART. 3º

Para el cómputo del cobro de la tarifa de Muellaje a la nave, las fracciones de horas se elevan al entero inmediatamente superior.

### ART. 4º

No obstante, el Puerto se reserva el derecho de modificar a futuro, total o parcialmente, a las naves comerciales y/o a otras, la unidad de cobro “ metro-eslora-hora” por otras unidades si a su criterio estima que, en consideración al tipo de carga que moviliza, ello presentase beneficios y motivaciones para el sistema portuario y/o para las naves que allí recalén.

### ART. 5º

Las naves comerciales, bunker barges, o embarcaciones menores o de otro tipo, que fuesen autorizadas para abarloadse a otra nave, estarán sujetas al mismo tarifado de uso de muelle que les correspondería si ellas estuviesen atracadas directamente al sitio, muelle, malecón o instalación habilitada al efecto en el Puerto.



<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	9 de 43

#### **ART. 6°**

Para el caso de embarcaciones menores, entendiéndose como tales a aquellas cuya eslora máxima sea igual o inferior a los 40 metros, la unidad de cobro será por unidad por día, indivisible.

#### **ART. 7°**

La liquidación y facturación del servicio de Muellaje a la Nave la realizará el Puerto dentro de las próximas 24 horas hábiles posteriores al desatraque de la nave.

#### **ART. 8°**

Para efectos del cobro de muellaje a las naves, el Puerto las ha identificado según el tipo y/o propósito de cada una, como sigue:

##### **T-UM-N Naves comerciales**

Aquellas de tráfico internacional que transfieran carga(s) y/o pasajeros en el Puerto. La unidad de cobro será la eslora máxima de la nave, en metros, por hora.

##### **T-UM-NC Naves comerciales de cabotaje**

Se aplica la definición de naves de cabotaje a aquellas que, bajo pabellón chileno, transporten cargas nacionalizadas embarcadas en un puerto de Chile con destino final a otro puerto nacional, aplicable con similar criterio también a las naves de pasajeros. Se aplica también a aquellas naves extranjeras que, en forma extraordinaria, han reputado su bandera a chilena para el transporte de mercaderías y/o pasajeros con las características de aquellas que identifica el párrafo anterior, contando para ello con un permiso o "waiver" vigente otorgado por la Autoridad Marítima. La unidad de cobro será la eslora máxima de la nave, en metros, por hora.

##### **T-UM-M Remolcadores, lanchas, embarcaciones deportivas, dragas, naves pesqueras y afines**

Aquellas embarcaciones menores cuya función es generalmente de apoyo a las naves, como es el caso de remolcadores y lanchas, u otras embarcaciones con propósitos distintos al transporte y transferencia de carga comercial. La unidad de cobro es por nave por día indivisible.

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	10 de 43

#### **T-UM-R Naves tipo Roll on – Roll off**

Aquellas naves comerciales que disponen de rampas para la transferencia de cargas. Dichas cargas generalmente son vehículos de distintos tipos y tamaños que pueden desplazarse por sus propios medios desde los compartimientos de la nave hasta el delantal del muelle, o viceversa. La unidad de cobro es la eslora máxima de la nave, en metros, por hora.

#### **T-UM-O Naves científicas, de Guerra u otras**

Aquellas naves o artefactos navales que, sin ser embarcaciones menores, no cumplen funciones comerciales y cuyo propósito sea la investigación, la defensa, la pesca, u otras no clasificadas. La unidad de cobro es la eslora máxima de la nave, en metros, por hora.

#### **T-UM-EC Naves habilitadas para entrega de combustible (bunker barges)**

Aquellas naves o barcasas, conocidas también como “ mini tankers” , cuya función es el aprovisionamiento a flote de naves comerciales u otras con combustibles, lubricantes y afines. La unidad de cobro es la eslora máxima de la nave o barcaza, en metros, por hora, se encuentre abarloada o atracada. Si se trata de una barcaza no autopropulsada, se adicionará en el cómputo la eslora máxima del remolcador o embarcación que la propulsa.

## **1.2 OTROS CARGOS A LA NAVE**

### **ART. 9º**

Son aquellos cargos, normalmente de cuenta del armador, por servicios a la nave no relacionados directamente con las cargas.

### **ART. 10º**

La liquidación y facturación de estos cargos la realiza el Puerto dentro de las próximas 24 horas hábiles posteriores al desatraque de la nave.

#### **T-UP Uso de Puerto**

Este servicio consiste en la utilización por parte de las naves o embarcaciones varias de la infraestructura portuaria, aguas protegidas u otros servicios comunes del Puerto. ***Se aplica sólo a aquellas naves, embarcaciones o artefactos navales que durante su permanencia en dichas***

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	11 de 43

*aguas, se encuentren atracadas o no, no realicen transferencia de cargas comerciales a través de las instalaciones portuarias del Terminal 1 de Complejo Portuario Mejillones S.A.* La unidad de cobro es el Tonelaje de Registro Grueso (TRG) de la nave, por estadía. La unidad mínima de cobro será de 50 TRG.

Para la aplicación de la tarifa, las naves, embarcaciones o artefactos navales que hagan uso de esas aguas protegidas, se encuentren ellas atracadas o no, tendrán derecho a permanecer siete días corridos indivisibles desde la hora de inicio del servicio, incluyéndose en tal período las eventuales salidas por razones operacionales o de su propia función. Luego del plazo de siete días dichos usuarios deberán pagar una nueva unidad de cobro (USD/TRG), y así sucesivamente. Este servicio y el correspondiente cobro son independientes al cobro por Muellaje a la Nave.

#### **T-UP-CPM      Uso de Puerto CPM**

El servicio de uso de puerto consiste en la provisión de obras de defensa, aguas abrigadas e instalaciones de apoyo a la navegación, otorgada a los armadores o sus representantes, para que las naves puedan realizar maniobras y operaciones marítimas, como asimismo el uso de instalaciones en áreas comunes del recinto portuario. La tarifa por la prestación de este servicio aplica para cada tonelada de registro grueso de la nave (TRG), y está expresada en dólares estadounidenses. Esta tarifa aplicará a todas las naves que atraquen en el puerto. Para efectos de cálculo, se considerará el TRG internacional de la nave, registrado en su “ Ship’s Particular” , o en su certificado de arqueo, Este servicio y su correspondiente cobro son independientes al cobro por Muellaje a la Nave.”

#### **T-SG-AD      Amarra y desamarra de nave**

Consiste en el servicio, en tierra, de recepción o entrega de las espías de la nave directamente desde o hacia la lancha, o desde o hacia el remolcador, y/o desde y hacia la nave y colocarlas o soltarlas en/desde las bitas correspondientes del muelle y/o del rompeolas del Puerto, normalmente según las instrucciones del Práctico de Bahía. La tarifa se aplica por cada faena (ejemplo, una amarra y una desamarra a una nave equivalen a dos faenas).

#### **T-SG-C      Cuidador de portalón de nave**

Consiste en el servicio de proveeduría de un vigilante por cada turno en que la nave se encuentre amarrada en las instalaciones portuarias. Este cuidador, más conocido como “ watchman” , será un vínculo con el Puerto, y servirá para controlar el ingreso a la nave de personas no

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	12 de 43

autorizadas a través de la denominada “escala real”, que cuelga hacia la banda del muelle, o la contraria en casos especiales, u otras. Se entiende que se trata de un servicio obligatorio que en relación a la seguridad cumple funciones sólo de carácter disuasivo. La unidad de cobro es el turno/hombre.

#### **T-PAX Tasa de embarque o desembarque de pasajeros**

Es el derecho a que esta sujeto, en el Puerto, el tránsito de pasajeros en naves de turismo o naves mixtas hacia o desde la nave. La unidad de cobro es unitaria por pasajero por nave, independiente a la cantidad de oportunidades en que ingresen o egresen a/de su nave durante la permanencia de la misma.

#### **T-CM Confección de Mamparos**

Considera el personal necesario para la confección de mamparos. No incluye materiales.

#### **T-UPM Uso de Portalón Móvil**

Consiste en el servicio de proveeduría de un portalón móvil por la estadía de la nave que se encuentre amarrada en las instalaciones portuarias.

### **1.3 MUELLAJE A LA CARGA**

#### **ART. 11°**

Como Muellaje a la Carga se entenderá la tarifa por el uso de las instalaciones portuarias para la realización de aquellas operaciones de embarque y desembarque de cargas o de elementos de la nave efectuados físicamente en el Puerto, aplicable también a las operaciones con cargas a/de naves Roll On – Roll Off, plataformas, izamientos u otros medios de movilizar diversas cargas o elementos hacia y desde la nave.

#### **ART. 12°**

No se aplicará el cobro de la tarifa de Muellaje a la Carga cuando ocurra al menos una de las siguientes situaciones:

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>13 de 43</b>

- Para la carga que se transfiera directamente entre naves abarloadas.
- Para la carga que se transfiera a bordo de la nave, sin utilizar el muelle.
- Para los ranchos (aprovisionamientos) de las naves, tales como embarques de combustibles y lubricantes, agua, mercancías para el consumo de tripulantes y/o pasajeros, y en el caso de embarcaciones pesqueras, las redes y otros elementos afines.
- Los envases vacíos para el transporte y conservación de las capturas propias de su rubro en las embarcaciones pesqueras.
- El embarque o descarga de productos del mar en embarcaciones pesqueras de bandera nacional. Para el caso de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que realicen transferencia de productos del mar, sean faenados o no, el Puerto podrá, a su criterio, aplicar el tarifado de carga general u otro.

#### **ART. 13°**

El Puerto ha identificado los siguientes tipos de Muellaje a la Carga:

#### **T-UM-C Carga general, contenedores y carga especial**

Se entenderá como carga general a aquella carga, no líquida ni sólida a granel, que siendo suelta, unitizada en distintos envases, o palletizada, su unidad o embalaje permita su fácil cuantificación, sea por peso o por volumen. Se considerarán también como carga general los vehículos menores, camiones y maquinaria rodante cuando ellos sean transferidos desde o hacia una nave utilizando sistemas de izamiento (grúas) propias o del Puerto.

Como contenedor se entenderá aquella unidad metálica con medidas internacionales standard destinada al transporte marítimo de carga. La tara del contenedor, basada en el peso promedio de la unidad según su tipo y longitud, también estará sujeta a esta tarifa. La unidad de cobro para el Muellaje a la carga general y contenedores es la tonelada.

Esta tarifa también aplica a la carga especial.

#### **T-UM-RR Vehículos en naves Roll on – Roll off**

Se entiende como tal a aquellos vehículos que para su descarga o embarque bajan o suben de/a la nave por sus propios medios a través de una o varias rampas que conectan la nave con el

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	Versión	7
	Página	14 de 43

delantal del muelle, siendo conducidos por choferes que como norma general aportará el Puerto. La unidad de cobro es la tonelada.

#### **T-UM-CAB Carga general de cabotaje y contenedores de cabotaje**

Son las cargas que además de cumplir con las características de aquellas amparadas por la tarifa T-UM-C, posean las características que se identifican en el tarifado T-UM-NC del Capítulo “ Muellaje a las Naves” . Es decir, que hayan sido embarcadas como carga nacionalizada, no como carga en tránsito, en un puerto chileno y cuyo destino final sea el Puerto, o viceversa, debiendo ser transportadas en naves de pabellón chileno, u otro reputado como chileno por la Autoridad Marítima. La unidad de cobro es la tonelada. El cobre metálico de cabotaje en cualquiera de sus formas (cátodos, ánodos, etc.) tiene otro tratamiento y no aplica a esta tarifa. La carga especial tampoco aplica a esta tarifa y está sujeta al tarifado T-UM-C.

### **1.4 MANIPULACIONES Y PORTEO**

#### **T-SP Servicio de porteo**

Se entenderá como porteo el servicio de transporte de carga general dentro de la denominada Área de Transferencia del Puerto. En el caso de la descarga, incluye el desenganche al costado de la nave, el posicionamiento sobre un medio de transporte, el transporte hasta la zona de acopio en la explanada dentro de la misma zona y su bajada a piso en el lugar de reposo. Para el caso del embarque, la tarifa cubre el mismo servicio pero en sentido contrario. La unidad de cobro es la tonelada. No incluye la utilización de maquinaria pesada como grúa de muelle o reachstacker para las movilizaciones mencionadas.

#### **T-SPR Transporte y manipulación entre áreas**

Se refiere al servicio de transporte de carga general entre el Área de Almacenamiento Masivo (ex Área de Almacenamiento Remoto), y el Área de Transferencia, sea hasta el lugar de acopio o el delantal, o viceversa. Contempla el transporte y manipulación de la carga para el carguío y posterior descarguío a y desde el medio de transporte terrestre entre ambas áreas, en un sentido o en el otro. La unidad de cobro es la tonelada. No incluye la utilización de maquinaria pesada como grúa de muelle o reachstacker para las movilizaciones mencionadas.

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	15 de 43

## 1.5 TRANSFERENCIA

### ART. 14º

Como Transferencia de carga se entenderá, en general, el conjunto de actividades de estiba o desestiba, trinca o destrinca, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, más los recursos tecnológicos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

Para la Transferencia, como norma común para todos los servicios a los distintos tipos de carga aquí indicados, se considera sólo la utilización de las maniobras o grúas de la nave. De requerirse el apoyo de una grúa de muelle, sea por solicitud de la nave o de la carga, ésta tendrá un valor adicional sobre la correspondiente tarifa de Transferencia, valor indicado en la Tarifa T-UG y relacionadas del capítulo “ Otros Servicios” .

Las tarifas de Transferencia aquí descritas incluyen la mano de obra para la trinca y destrinca, pero no incluyen los materiales (cadenas, grilletes, tensores y otros elementos de sujeción) ni tampoco las maderas u otros materiales de separación o choqueo. Tampoco incluyen personal o equipos o materiales para soldar, desoldar u otras operaciones de similar naturaleza Art. 15º El Puerto se reserva el derecho de transferir contenedores y otros bultos que, durante las operaciones de embarque o descarga de una nave, se ubiquen en la cubierta en la banda de muelle, frente a la bodega en operación o en sus cercanías y a una altura tal que signifique riesgos potenciales al paso de las eslingas entorpeciendo la visibilidad del winchero o grueso, y/u obliguen a un ciclo operacional más lento A manera de ejemplo, cualquier contenedor que sobrepase las dos unidades de alto en cubierta y que se ubique en los lugares mencionados, debe ser transferido abordo o como falsa descarga/embarque vía terrestre. Todos esos servicios serán por cuenta de la nave. En el caso de falsa descarga/embarque, están también afectos al pago de muellaje a la carga por cada movimiento

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>16 de 43</b>

### **T-ED-C Carga general**

Se define como Transferencia a la carga general la estiba o desestiba de carga suelta o unitizada, excluidos los contenedores llenos o vacíos, hacia o desde el interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo los recursos y actividades necesarios para la prestación normal de tal servicio. La unidad de cobro será la tonelada. La Transferencia de carga general incluye, en el caso de la descarga de retiro directo cuando así es solicitado al Puerto por los recibidores un día antes de la descarga, la destrinca, la desestiba, el desenganche en tierra y el carguío a camión dentro de las 24 horas posteriores al remate de la descarga de la nave. Cuando la descarga no es solicitada directa, se aplicará a la carga las tarifas de porteo, de almacenamiento y de carguío a camión del caso. En el caso de la Transferencia de carga general de embarque directo, la tarifa incluye el enganche desde camión del embarcador al costado de la nave y su estiba y trinca, pero si es embarque indirecto y debe depositarse en piso, se aplicarán adicionalmente las tarifas de descarguío, almacenamiento y porteo del caso. Si la pieza o bulto a transferir es menor a 7 toneladas, entonces se facturará un mínimo de 7 toneladas por pieza o bulto.

### **T-ED-C-C Carga general de cabotaje**

Se define como tal a los servicios a aquellas cargas nacionalizadas que, cumpliendo con las características y condiciones indicadas en el tarifado T-ED-C, además hayan sido embarcadas en un puerto nacional y cuyo destino sea el Puerto, o viceversa, transportadas en naves de pabellón chileno, u otro reputado como chileno por la Autoridad Marítima. La unidad de cobro será la tonelada. El cobre metálico de cabotaje tiene otro tratamiento y no aplica a esta tarifa. Las cargas especiales de cabotaje tampoco aplican a esta tarifa y se rigen por la tarifa T-SC.

### **T-SC Carga especial**

Se entiende como tal el servicio a aquellos bultos cuyo peso sea igual o superior a las 35 toneladas y/o su volumen sea igual o superior a los 50 m<sup>3</sup>. La tarifa, en este caso, considera el embarque o descarga directa desde o hacia camiones especializados y calificados al costado de la nave aportados por el embarcador o receptor. Cuando la relación volumen/peso (m<sup>3</sup>/ton) del bulto sea igual o inferior a 2/1, la unidad de cobro a aplicar será la tonelada. Cuando la relación volumen/peso (m<sup>3</sup>/ton) sea superior a 2/1, la unidad de cobro a aplicar será el volumen total



<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>17 de 43</b>

efectivo del bulto, incluyendo sus embalajes, en metros cúbicos. Para el caso de carga especial indirecta, se aplicarán adicionalmente las tarifas terrestres del caso.

#### **T-C-F Contenedor lleno**

Aceptando la definición general que aporta el Art. 14 del capítulo “ Transferencia” , este servicio de “ Transferencia al contenedor lleno” incluye también la mano de obra para la trinca o destrinca, aunque no los materiales (cadenas, grilletes, tensores, etc.), los cuales debe aportar la nave en forma oportuna y en cantidad suficiente. La descarga de unidades llenas incluye los servicios mencionados y el porteo en el Área de Transferencia hasta puesto sobre camión del receptor si dicho carguío se efectúa dentro de las 24 horas después del remate de descarga de la nave. Luego de ese período y horario, es decir, en retiro diferido, los consignatarios deben solicitar Habilitación (según el horario), cancelar almacenaje y cancelar la manipulación del contenedor. En el embarque de unidades llenas, la Transferencia incluye el descarguío desde el camión del embarcador en el stack de la nave hasta un máximo de tres días previo a la recalada de la nave en los siguientes horarios: días lunes a viernes hábiles de 0800 a 1800 hrs y los días sábados hábiles de 0800 a 1500 hrs. Fuera de ese período el embarcador debe solicitar Recepción Fuera de Plazo. La Transferencia también incluye el porteo en el Área de Transferencia y el resto de los servicios aquí indicados. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-C-M Contenedor vacío**

Aceptando la definición general que aporta el Art. 14 del capítulo “ Transferencia” y el T-C-F, este servicio de Transferencia al contenedor vacío incluye también el porteo dentro del Área de Transferencia, el carguío a camión en el caso de la descarga, y el descarguío desde camión en el caso del embarque, y la mano de obra para la trinca o destrinca, pero no los materiales (cadenas, grilletes, tensores, etc), los cuales debe aportar la nave en forma oportuna y en cantidad suficiente. La unidad de cobro será el contenedor. No incluye los servicios de gate in, gate out, storage u otros del Depot de Contenedores vacíos.

#### **T-C-S-F Movimiento del contenedor lleno a bordo**

Se refiere a unidades que no son “ transferidas” a tierra, sino movilizadas a bordo. Incluye la mano de obra y elementos necesarios para el enganche o desenganche de la unidad y los movimientos necesarios a bordo de la nave por razones de re-estiba de la unidad. También

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	18 de 43

incluye el servicio de trinca o destrinca, sin incluir los materiales. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-C-S-M Movimiento del contenedor vacío a bordo**

Se refiere a unidades que no son “ transferidas” a tierra, sino movilizadas a bordo. Incluye la mano de obra y elementos necesarios para el enganche o desenganche de la unidad y los movimientos necesarios a bordo de la nave por razones de re-estiba de la unidad. También incluye el servicio de trinca o destrinca, sin incluir los materiales. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-C-S-R Tarifa extra para el movimiento vía muelle ( sólo a costado de nave )**

Es el cargo adicional a los movimientos de re-estiba de las unidades llenas o vacías cuando sea necesario que el contenedor sea bajado a muelle al mismo costado de la nave, para ser transferido de inmediato desde allí a otras bodegas de la misma nave. Este cargo se adiciona a la tarifa T-C-S-F o T-C-S-M. La unidad de cobro será el contenedor. No se refiere a las falsas descargas/embarques de unidades a sectores del Área no inmediatas al mismo costado de la nave, las cuales no son, además, inmediatas.

#### **T-S-G Movimiento de carga general a bordo**

Se refiere a carga general que no es “ transferida” a tierra, sino movilizada a bordo. Incluye la mano de obra y elementos necesarios para el enganche o desenganche de carga general y los movimientos necesarios a bordo de la nave por razones de re-estiba de dichos bultos. También incluye las respectivas operaciones de trinca y destrinca. No incluye los materiales de trinca. La unidad de cobro será la tonelada.

#### **T-S-V Movimiento de vehículos a bordo**

Se refiere a vehículos que no son “ transferidos” a tierra, sino movilizados a bordo. Incluye la mano de obra y elementos necesarios para el enganche o desenganche de vehículos y los movimientos necesarios a bordo de la nave para la re-estiba de dichas unidades. Para el caso de camiones y de maquinaria, los elementos de estiba necesarios (estrobos, grilletes, separadores, etc.) Serán proporcionados por la nave, salvo que el Puerto cuente con ellos. La unidad de cobro será la tonelada.

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	19 de 43

#### **T-C-FC      Contenedores con full cycle ( falsa descarga/embarque y trasbordo )**

Se entenderá como “ full cycle” el servicio a aquellos contenedores llenos que habiéndose descargado de una nave por las instalaciones del Puerto, se embarquen posteriormente sin alterar su contenido en la misma nave (falsa descarga/embarque), o en una próxima recalada de la misma nave o en otra nave por el Puerto sin alterar su contenido (trasbordo), y que para tal efecto así sea declarado por el armador o su agente al Puerto previo a su descarga. La unidad de cobro será el contenedor, la cual incluye, para efectos de la Transferencia, el ciclo tanto de descarga como de embarque. La tarifa contempla, extraordinariamente para las unidades transferidas bajo esta modalidad, un período total de siete días corridos liberados del pago de almacenamiento, no acumulables, contados desde el momento de la descarga desde la nave. Esta tarifa no incluye el Muellaje a la Carga, la cual se aplicará por el peso bruto de cada contenedor, dos veces, es decir, por la descarga y el embarque.

#### **T-C-F-SD      Con utilería especial para contenedores**

Se entiende como tal a estrobos u otros aditamentos especiales que fuesen necesarios para la transferencia o movimiento a bordo o a y desde la nave de contenedores con cargas que excedan la altura standard de los mismos, y/u otras dimensiones. Es un cargo que se adiciona a la tarifa T-C-F o a la tarifa T-C-S-F. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-T-CP      Con utilería especial para cargas de proyecto**

Se refiere a estrobos, separadores, grilletes, barras y/u otros elementos que de estar disponibles en el Puerto, fuesen necesarios para el manejo de cargas que, siendo o no cargas especiales, sus características y/o sus formas escapen notoriamente de las usuales. Es un cargo que se adiciona a la tarifa T-SC o a la T-ED-C, según el caso. La unidad de cobro será la hora.

#### **T-T-V      Vehículos menores y camiones**

Se entenderá como vehículos menores a aquellos vehículos automotores menores, normalmente de cuatro ruedas, como automóviles, camionetas, vehículos todo terreno y otros. Y como

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>20 de 43</b>

camiones a aquellos vehículos automotores destinados al transporte de cargas y cuyas características no alcancen las propias de las cargas especiales. La unidad de cobro será la tonelada.

#### **T-SG-RBA Tarifa de Recepción de Carga para embarque en Bateas**

Este servicio cubre los gastos asociados a la operación de voltear la carga desde el camión en la zona de acopio al interior de las instalaciones portuarias de Puerto Angamos. Todos los camiones a la recepción serán pesados, revisados y registrados por personal de Puerto Angamos a fin de controlar el inventario dentro de puerto. Luego se dirigirán a la zona acopio donde una vez retirados y verificado las condiciones de los sellos, procederán a voltear las tolvas para descargar el producto. La carga será apilada en una zona dedicada, donde se remontará vía cargador frontal para alcanzar una altura que permita optimizar el área. La operación de recepción no considera el desencarpado ni limpieza de camiones, con excepción de su parachoques a fin de evitar producto remanente en dicha zona. En la salida los camiones serán pesados nuevamente para registrar la tara del mismo, objeto de registrar la cantidad de producto recepcionado. Este servicio no considera el suministro de equipos o instalaciones, los cuales deben ser adicionados a esta tarifa.

#### **T-ED-BA Transferencia de Carga en Bateas**

Este servicio integral considera todas las operaciones necesarias para la prestación del Servicio de transferencia en bateas, que considera el porteo o transporte de las bateas cargadas desde la zona de acopio hasta el costado de la nave, el vaciado de las bateas realizada con una grúa, ya sea de muelle o del buque, para tomar la batea desde el costado de la nave, llevarlo al interior de la bodega, vaciarla y luego retornarla vacía al costado de la misma para que sea llevada y cargada nuevamente en la zona de acopio. La batea se transportará sobre rampla de camión, debidamente asegurada y se cargará mediante cargador frontal dentro del sitio confinado de acopio. También se encarpará previo al porteo. Posteriormente, se lleva la batea cargada al costado de nave donde es desencarpada y tomada por maniobra de izaje respectiva y descargada en el interior de la bodega asignada del buque. La batea vacía proveniente de la bodega, toca losa de muelle, y es desenganchada de la maniobra de izaje y puesta nuevamente sobre una rampla de camión, dirigiéndose al sitio de acopio, iniciando un nuevo ciclo. Este

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>21 de 43</b>

servicio no considera el suministro de equipos o instalaciones, los cuales deben ser adicionados a esta tarifa.

#### **T-ED-AF      Transferencia de Asfalto a Granel**

Este servicio integral considera todas las operaciones necesarias para la prestación del Servicio de transferencia de Asfalto a Granel, entendidos como, asfalto líquidos no envasado en un módulo independiente del medio de transporte, incluyendo los recursos y actividades necesarios para la prestación normal de tal servicio. No incluye el rack de transferencia de asfalto, este debe ser provisto por el cliente, el servicio incluye la recepción, el armado, desarmado y el despacho del mismo. La unidad de cobro será la tonelada. La transferencia de asfalto líquido debe ser directa desde o hacia medios de transportes especializados para tales efectos, provistos por el cliente, los que en caso de requerirlo podrán quedar almacenados, a su costo, al interior del terminal.

#### **T-SG-IV      Transferencia en Maniobra Tándem**

Se refiere a la transferencia de carga utilizando de manera simultánea 2 grúas móviles de muelle. Incluye la transferencia del bulto, la planificación y la mano de obra, operadores de grúas (nave o puerto), grúa horquilla a bordo y a costado de nave, elementos de izaje y utilería estándar necesarios para los servicios de embarque/descarga y estiba/desetiba. Igualmente incluye el servicio de trinca/destrinca (requerimientos especiales de trinca/destrinca serán revisados en conjunto con el cliente). La unidad de cobro será el movimiento.

#### **T-C-AV      Transferencia de Contenedores Autovolteables**

La operación consiste en bajar el contenedor desde el camión en la zona de acopio al interior de las instalaciones portuarias de Puerto Angamos. Los contenedores consignados a cada embarque al momento de ser recepcionados serán inspeccionados, verificando el estado del sello y emitiendo un informe de ingreso al depósito. Los contenedores serán apilados en una zona dedicada de pre-embarque. Se destinará un sector para acopio de contenedores llenos y otra zona para acopio de contenedores vacíos. El servicio incluye el porteo, donde se entenderá como porteo el transporte de los contenedores dentro de la denominada Área de Transferencia del

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>22 de 43</b>

Puerto. Para el caso del porteo de contenedores llenos desde la zona de acopio hasta el costado de la nave, se considera el posicionamiento del contenedor sobre un medio de transporte, el transporte, y su bajada a piso al costado de la nave. Para el caso del porteo de contenedores vacíos desde el costado de la nave hasta la zona de acopio, se considera el posicionamiento del contenedor sobre un medio de transporte, el transporte, su bajada a piso y posicionamiento en el sector de acopio. Al momento del embarque, cuando el contenedor se encuentre al costado de la nave, se verificará el estado del sello y luego será retirado para proceder con el embarque. El vaciado de los contenedores será realizado con la grúa de muelle y el spreader autovoltajeable que tomará el contenedor desde el costado de la nave, para llevarlo al interior de la bodega, vaciarlo y luego retornarlo vacío al costado de la nave para que sea llevado al depósito. En esta faena se ha considerado que el spreader cuenta con el sistema de levante de tapa, que se realiza en el trayecto desde que el contenedor es tomado, hasta que es vaciado en la bodega, luego cuando se devuelve el contenedor vacío, este quedará al costado de la nave con la tapa puesta, tal cual llegó. Luego de ser vaciado y antes de que vuelva el contenedor al acopio de vacíos, será limpiado exteriormente por personal que contará con una aspiradora. Al momento de ser despachados, los contenedores serán nuevamente inspeccionados y se emitirá el respectivo informe. La operación considera subir el contenedor al camión. La unidad de cobro será la tonelada. Este servicio no considera el suministro de equipos o instalaciones, los cuales deben ser adicionados a esta tarifa.

#### **T-T-MA      Transferencia de Maquinaria Autopropulsables- Naves RORO**

Se entenderá como maquinaria autopropulsable a toda aquella carga que tenga característica propia de las cargas especiales, y se pueden movilizar por sus propios medios. La unidad de cobro será la tonelada.

### **1.6      SERVICIOS TERRESTRES A CONTENEDORES**

#### **T-CD-CON      Consolidación de contenedores con carga general**

Es el tarifado por el servicio de llenado de contenedores con carga general, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. No considera la carga peligrosa o refrigerada, ni el cobre metálico. Si los embarcadores y/o la nave exigen elementos especiales para la trinca interna, o empapelado, etc., se adicionará dicho

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>23 de 43</b>

servicio valorizándolo según acuerdo de las partes. La unidad de cobro para el tarifado T-CD-CON será el contenedor.

#### **T-CD-CON-CU Consolidación de contenedores con cobre metálico**

Es el tarifado por el servicio de llenado de contenedores con cobre metálico enzunchado, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. Si los embarcadores y/o la nave exigen elementos especiales para la trinca interna, se adicionará dicho servicio valorizándolo según acuerdo de las partes. La unidad de cobro para el tarifado T-CD-CON-CU será el contenedor.

#### **T-CD-DEN Desconsolidación de contenedores**

Es el tarifado por el servicio de destrinca interior y vaciado de contenedores con carga, incluyendo la mano de obra y grúa(s) de horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. No considera la carga peligrosa o refrigerada. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-CD-DEN-A Desconsolidación por razones aduaneras**

Es el tarifado por el servicio especial de vaciado de contenedores con carga, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el eventual traslado total o parcial de la carga dentro de la misma zona definida, cuando dicho servicio haya sido instruido por la Aduana, o por el Servicio Agrícola y Ganadero, o por el Servicio de Salud, o la Autoridad Marítima u otra autoridad competente reconocida como tal por el Puerto. No considera la carga peligrosa o refrigerada, en cuyo caso se aplicará la tarifa T-CD-DEN-X. En el caso de deber consolidar el contenedor con esa carga luego de la inspección, dicho servicio estará sujeto a esta misma tarifa, nuevamente, es decir, se aplicará dos veces. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-CD-CON-X Consolidación de carga peligrosa o refrigerada**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	24 de 43

Es el tarifado por el servicio de llenado (stuffing) de contenedores con carga peligrosa o refrigerada, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-CD-DEN-X Desconsolidación de carga peligrosa o refrigerada**

Es el tarifado por el servicio de vaciado (stripping) de contenedores con carga peligrosa o refrigerada, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-C-H-F Manejo de contenedores llenos**

Se refiere al servicio de subir o bajar (lift on o lift off) un contenedor lleno hacia o desde un medio de transporte, así como su traslado desde o hacia el área de apilamiento. Esta tarifa también se aplica al reposicionamiento de contenedores llenos dentro de esa zona. La unidad de cobro será el movimiento.

#### **T-C-H-M Manejo de contenedores vacíos**

Se refiere al servicio de subir o bajar (lift on o lift off) un contenedor vacío hacia o desde un medio de transporte, así como su traslado desde o hacia el área de apilamiento. Esta tarifa también se aplica al reposicionamiento de contenedores vacíos dentro de esa zona. La unidad de cobro será el movimiento.

#### **T-C-S-AR Transporte y manipulación de contenedores desde el Área de Almacenamiento Masivo hasta el Espacio de Acopio o delantal, o viceversa**

Se refiere al transporte y manipulación de contenedores desde el Área de Almacenamiento Masivo (ex Área de Almacenamiento Remoto) u otro hasta el stack de la nave o el delantal, o viceversa, incluyendo las manipulaciones. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-C-SE Sellado de contenedores**



<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	Versión	7
	Página	25 de 43

Este servicio consiste en la colocación de un nuevo sello a los contenedores de importación, exportación o en tránsito que no tenga el sello original estipulado en el Conocimiento de Embarque o guía de tránsito o que presente cualquier diferencia con éstos. El servicio comprende el personal, sello, control documental e informe interno. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-C-ET Etiquetado de contenedores con carga IMO**

Se refiere al servicio de etiquetar los contenedores con los autoadhesivos que respondan a las regulaciones de la carga bajo codificación IMO. No incluye las etiquetas, las que deberán ser proporcionadas oportunamente al Puerto por el armador o por el embarcador, o su representante, etc. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-CD-CON-FR Armado de Paquetes de Contenedores Flat Rack (FR)**

Es el servicio de armado de paquetes de contenedores FR, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. Considera un máximo de 4 contenedores FR por paquete. La unidad de cobro será la faena.

#### **T-CD-CON-CUS Consolidación de contenedores con cobre scrap**

Es el servicio de llenado de contenedores con cobre scrap enzunchado, incluyendo la mano de obra y grúa(s) horquilla, así como el traslado de la carga dentro de la misma zona. Incluye la mano de obra, equipos herramientas y material de trinca necesarios para la consolidación de cobre scrap enzunchado. La unidad de cobro será el contenedor.

#### **T-DEC Desencarpado y Encarpado de Contenedores**

Se entiende la faena de encarpado o desencarpado de contenedores con lonas u otros elementos que son propios de los contenedores. La unidad de cobro será el contenedor

## **1.7 ALMACENAMIENTO**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>26 de 43</b>

#### **ART. 16°**

Como norma general, las mercaderías deberán ser entregadas al Almacenista Aduanero del Puerto en condiciones físicas tales que a simple vista no muestren daños y/o deterioros en sus envases, zunchos o embalajes, o que evidencien alteración o perjuicio en su contenido, o que su etiquetado dificulte su correcta identificación, peso, origen y destino. El cliente deberá señalar si la carga tiene calificación IMO. El mismo criterio será aplicable a la documentación, la cual deberá ser clara y en una adecuada presentación.

#### **ART. 17°**

El Puerto otorgará un día liberado de cobro, en el sector de almacenaje del caso, aplicable para la carga general distinta a los contenedores vacíos, a la carga especial y al cobre metálico, que se descargue de una nave para su posterior despacho vía terrestre. Iguales condiciones son aplicables a la carga general que se reciba en el Puerto para su embarque. Ese tiempo de gracia no es adiccionario a otros beneficios o modalidades relacionadas con el almacenamiento. Como día liberado se entienden, en el caso de embarque, las 24 horas anteriores a la amarra de la nave que va a recibir tal carga, y en el caso de descarga, las 24 horas desde la desamarra de la nave.

#### **T-AL-GA Carga general almacenada en área cubierta**

La unidad de cobro será la tonelada por día.

#### **T-AL-CA Cobre metálico almacenado en área cubierta**

La unidad de cobro será la tonelada por día.

#### **T-AL-GS Carga general almacenada en área descubierta**

La unidad de cobro será la tonelada por día.

#### **T-AL-CC Cobre metálico almacenado en área descubierta**

La unidad de cobro será la tonelada por día.

#### **T-AL-C Contenedor con carga almacenado en área común**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>27 de 43</b>

Se entiende como tal el servicio de almacenamiento del contenedor con carga en un área común descubierta. La unidad de cobro será la tonelada por día. Se aplica al tonelaje neto del contenedor lleno, es decir, a su carga.

#### **T-AL-C-FC Contenedor de trasbordo descargado y embarcado en el T.1 de CPM**

Se entiende como tal el servicio de almacenamiento al contenedor con carga en un área común descubierta que cumplen con las características que amparan a las unidades bajo el tratamiento de “ full cycle” , es decir, que hayan sido descargadas en el Puerto desde una nave para luego ser embarcada, sin modificar ni movilizar su contenido, en la próxima recalada de esa nave o en otra por el mismo Puerto. También se aplica esta tarifa para los contenedores llenos o vacíos que son sometidos a falsa descarga/embarque vía muelle, es decir, que son descargados para ser embarcados en la misma recalada de la nave sin cambiar su condición, sin abrirlos, ni alterar su contenido. La unidad de cobro es la tonelada bruta por día.

Estos contenedores de trasbordo gozarán de un período de gracia, sin cobro, de un máximo de siete días corridos desde el día de su descarga. La permanencia máxima del contenedor lleno de trasbordo no podrá exceder los 90 días calendario desde el día de su descarga. Luego de los noventa días (90), aunque la Aduana hubiese permitido tal prórroga en su estadía en el Puerto, el valor tarifario diario máximo de almacenamiento se multiplicará por dos.

#### **T-AL-XA Carga clasificada como eliminación directa y/o peligrosa, en área cubierta**

La unidad de cobro será la tonelada por día.

#### **T-AL-XS Carga clasificada como eliminación directa y/o peligrosa, en área descubierta**

La unidad de cobro será la tonelada por día.

### **1.8 APILAMIENTO O ACOPIO**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
<b>Sección 2</b>	<b>Página</b>	<b>28 de 43</b>

#### **ART. 18°**

Este servicio consiste en la utilización de áreas cubiertas o descubierta para el depósito de mercaderías, las que estarán sujetas a un cobro que incluirá la superficie a utilizar más sus zonas anexas necesarias para la manipulación. El Puerto, en cada caso, indicará las restricciones de remonte, de existir, u otras, por razones de seguridad tanto para las personas, la carga, maquinarias y para las instalaciones portuarias. El cliente, por su parte, señalará al Puerto, previo al inicio de la operación, sus propias restricciones de remonte u otras para el cuidado de su carga, y el no hacerlo oportunamente liberará al Puerto de toda responsabilidad en caso de daños, por tales motivos, a esa carga.

#### **ART. 19°**

En general, para la recepción de la carga bajo el régimen de apilamiento o acopio, rigen las mismas exigencias físicas y documentales aplicables a la carga que ingresa en régimen de almacenamiento. El servicio de acopio procederá cuando se solicite un área de al menos 200 M2 y al menos para 5 días corridos, renovables como mínimo por períodos iguales.

#### **ART. 20°**

El Puerto ofrece, sin costo para el armador, un área descubierta de stack de contenedores con carga para embarque, durante un período de tres días corridos previo al ETA de la nave. Para tal efecto, el armador, a través de su Agente Portuario, coordinará con el Puerto, con la debida antelación, la fecha de inicio de ese período y los horarios de operación. Será el armador y/o su Agente Portuario quienes comunicarán las fechas y los horarios de recepción a sus clientes embarcadores o a sus representantes. Si la nave se atrasa más de un día, el armador quedará sujeto al tarifado T-AC-C por el período de tiempo que exceda los tres días liberados.

#### **T-AC-CG Carga general en áreas cubiertas**

La unidad de cobro será el metro cuadrado por día.

#### **T-AC-DG Carga general en áreas descubiertas**

La unidad de cobro será el metro cuadrado por día.

#### **T-AC-CN Cobre metálico en áreas cubiertas**

La unidad de cobro será el metro cuadrado por día.

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	29 de 43

**T-AC-CC Cobre metálico en áreas descubiertas**

La unidad de cobro será el metro cuadrado por día.

**T-AC-C Contenedores con carga en zona descubierta**

La unidad de cobro será el metro cuadrado por día.

**T-AC-ST-C Contenedores con carga en zona descubierta para stack continuo**

Consiste en el servicio de depósito de cargas en contenedores en forma masiva, en espacios descubiertos, en una modalidad continua antes del plazo normal previo y posterior zarpe de la nave (es decir, antes de las 72 horas previo al arribo y después de las 24 horas después del zarpe). Para aplicar el “ stack continuo” , el armador o su representante debe solicitarlo con una semana de antelación. La unidad de cobro será por TEU por día indivisible.

## 1.9 RECEPCION DE CARGA FUERA DE PLAZO

### ART. 21º

Se entiende como carga fuera de plazo, la recepción, descarga desde el medio de transporte terrestre y apilamiento en el stack del armador, cuando sea aplicable, de aquella carga que se presenta con sus documentos de embarque en orden, pero físicamente fuera de los plazos (días y horarios) que para tal efecto le ha indicado el armador o su Agente.

**T-R-CG Carga general y vehículos menores**

La unidad de cobro será la tonelada.

**T-R-C Contenedores**

La unidad de cobro será el contenedor.

## 1.10 DEPOSITO DE CONTENEDORES VACIOS

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>30 de 43</b>

## Art. 22°

El Puerto ha dispuesto una superficie de 5.740 m<sup>2</sup> en el Área de Almacenamiento Masivo para el almacenamiento de las unidades vacías, lavados y reparaciones. No obstante, el Puerto podrá almacenar las unidades vacías, acorde a la disponibilidad de espacio y a su criterio operativo, en cualquier área de sus instalaciones. Los servicios aquí descritos se refieren principalmente a los servicios a los consignatarios y embarcadores que soliciten los servicios de recepción o despacho de contenedores vacíos. El Depósito se ubica en Zona Primaria. El Puerto y los armadores podrán alcanzar acuerdos especiales de almacenamiento (storage) y de Gate' s para sus contenedores vacíos cuando se trate de volúmenes importantes de unidades durante períodos prolongados.

### **T-DE-GI-20 Gate-In de contenedor de 20'**

Es el servicio de recepción de un contenedor vacío de 20' que es entregado, por instrucciones del armador a su fletador, al Depósito en el Puerto por cuenta del consignatario. Incluye la descarga desde camión, emisión del Equipment Interchange Report (EIR), inspección técnica y el mantenimiento básico, entendiéndose como tal el barrido simple del piso, el retiro de etiquetas y la lubricación de las puertas. La unidad de cobro será el contenedor de 20' .

### **T-DE-GI-40 Gate-In de contenedor de 40'**

Es el servicio de recepción de un contenedor vacío de 40' que es entregado, por instrucciones del armador a su fletador, al Depósito en el Puerto, por cuenta del consignatario. Incluye la descarga desde camión, emisión del Equipment Interchange Report (EIR), inspección técnica y el mantenimiento básico, entendiéndose como tal el barrido simple del piso, el retiro de etiquetas y la lubricación de las puertas. La unidad de cobro será el contenedor de 40' .

### **T-DE-GO-20 Gate-Out de contenedor de 20'**

Es el servicio de despacho de un contenedor vacío de 20' que es entregado, por instrucciones del armador a un embarcador, por cuenta de este último. Incluye el despacho, el carguío a camión y la emisión del Equipment Interchange Report (EIR). La asignación del contenedor se hace en el momento de su retiro desde el Depot. La unidad de cobro será el contenedor de 20' .

### **T-DE-GO-40 Gate-Out de contenedor de 40'**

Es el servicio de despacho de un contenedor vacío de 40' que es entregado, por instrucciones del armador a un embarcador, por cuenta de este último. Incluye el despacho, el carguío a

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>31 de 43</b>

camión y la emisión del Equipment Interchange Report (EIR). La asignación del contenedor se hace en el momento de su retiro desde el Depot. La unidad de cobro será el contenedor de 40' .

#### **T-DE-PA Pre-assignment de contenedores**

Se refiere al servicio de pre-asignación de una unidad en relación a su retiro físico, solicitada tal pre-asignación por el embarcador, sea por razones aduaneras, de su tramitación u otras. Tal procedimiento altera el orden normal de entrega y significa al Puerto el movimiento adicional en el Depósito de otras unidades. La unidad de cobro será el contenedor (box).

#### **T-DE-R Reparaciones a contenedores**

El servicio consiste en la reparación estructural, de planchajes y de interiores de contenedores secos (dry) y refrigerados (reefers). No contempla las reparaciones a la maquinaria de unidades reefers. La tarifa incluye la mano de obra. La unidad de cobro es el hombre por hora. Los materiales y repuestos se cotizarán de acuerdo a cada evento y no están incluidos en la unidad de cobro de esta tarifa. El valor final, incluyendo equipos y materiales se indicará en un presupuesto o estimado al armador o solicitante del servicio, para su previa aprobación.

### **1.11 SERVICIOS A CONTENEDORES REFRIGERADOS**

#### **T-RC-PT Inspección Pre-Trip (PTI)**

Este servicio terrestre en el Puerto a un contenedor refrigerado incluye la inspección visual, la inspección estática, la verificación de su funcionamiento, la revisión del nivel de gas, la calibración del Partlow (registrador), el Pre-Cooling (sólo si es solicitado junto al PTI), enchufar en un área del Puerto incluyendo el costo de la energía eléctrica y la emisión del Pre-Trip Certificate. La unidad de cobro será el contenedor. El servicio no incluye reparaciones estructurales, ni reparaciones a la unidad reefer, limpieza a vapor, recarga de gas, ni manipuleos del contenedor.

#### **T-RC-SS Servicios en el Stacking del Puerto para unidades llenas**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>32 de 43</b>

Este servicio en el Puerto a un contenedor refrigerado incluye desenchufarlo abordo, enchufarlo en el Área de Transferencia y luego desenchufarlo allí, monitorear en tierra cada seis (6) horas, reportar al armador por escrito de las fallas registrando e indicando los problemas, enchufar abordo, asistencia técnica durante el embarque y entrega de la unidad, emisión del “ Delivery on board” Voucher Certificate con la firma y timbre del comando de la nave, y un manipuleo especial para efectos de monitoreo en caso se solicite. La unidad de cobro será el contenedor por día indivisible. El servicio no incluye lavado a vapor, reparaciones estructurales, reparaciones a la unidad reefer, ni recarga de gas.

**T-RC-UP Servicio de desenchufar y enchufar a bordo**

Este servicio incluye enchufar o desenchufar el contenedor refrigerado abordo, la asistencia técnica durante el embarque y entrega de la unidad, y la emisión del “ Delivery on board” Voucher Certificate con la firma y timbre del comando de la nave. Este servicio y la correspondiente tarifa aplican cuando el contenedor refrigerado permanece no más de tres horas “ al costado de la nave” . La unidad de cobro será el contenedor por evento. El servicio no incluye limpieza a vapor, manipuleos, reparaciones estructurales, reparaciones a la unidad reefer, recarga de gas, ni energía y monitoreo en el Puerto.

**T-RC-PC Pre-cooling en Puerto**

Este servicio al contenedor refrigerado incluye enchufar a la red del Puerto, pre-enfriar al punto (set point) indicado acorde a instrucciones de los embarcadores e instalación de una nueva carta de temperatura (Temperature Chart). La unidad de cobro será por contenedor.

**T-RC-GS Manejo de generadores (gen-sets)**

Este servicio incluye la descarga y recepción del gen-set en Puerto, chequeo de la unidad, recepción documental con detalles sobre el nivel de combustible, medidor de horas y número de sello, carguío del gen-set sobre plataforma de camión, y un día de almacenamiento descubierto en el Puerto. La unidad de cobro será el contenedor. El servicio no incluye combustible, reparaciones, administración del SAT, ni almacenamiento más allá de un día.

**T-RC-RM Reparaciones de maquinaria reefer**

Este servicio incluye la mano de obra para reparaciones a la maquinaria del contenedor refrigerado. La unidad de cobro es el hombre por hora. Los materiales, insumos y repuestos se cotizarán de acuerdo a cada evento y no están incluidos en la unidad de cobro de esta tarifa. El



<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	33 de 43

valor final, incluyendo equipos, insumos y materiales se indicará en un presupuesto o estimado al armador o solicitante del servicio, para su previa aprobación.

## 1.12 OTROS SERVICIOS

### **T-S-A Suministro de agua**

Cuando ese recurso se encuentre disponible y en cantidad suficiente, el Puerto podrá entregar agua a las naves que lo requieran. La unidad de cobro será el metro cúbico.

### **T-S-E Suministro de energía eléctrica**

Cuando ese recurso se encuentre disponible en la zona requerida, el Puerto podrá suministrar energía eléctrica a los usuarios que así lo soliciten. El valor a facturar corresponderá al costo de la energía para el Puerto incrementado en un 15%. La unidad de cobro será el número de KW-H de consumo.

### **T-UG Uso de grúa de muelle para contenedores**

Comprende la asistencia a la Transferencia con una grúa de muelle. Esta tarifa se adiciona a la Transferencia del contenedor. La unidad de cobro será el movimiento de cada contenedor, sea lleno o vacío, de 20 pies o de 40 pies.

### **T-UG-H Uso de grúa de muelle por hora**

Comprende la asistencia a la operación de Transferencia con una grúa de muelle, o servicios de la grúa dentro del Área de Transferencia o de Pre-embarque a que dicho equipo pueda tener acceso. En el caso de descarga o embarque, esta tarifa por uso de grúa se adiciona a la correspondiente a tal Transferencia. La unidad de cobro será por hora indivisible.

### **T-UG-H-HL Uso de grúa de muelle para carga especial**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>34 de 43</b>

Comprende la asistencia a la operación de Transferencia de carga especial con una grúa de muelle, o funciones con tales cargas dentro de la zona de Transferencia o de Pre-embarque a que la grúa pueda tener acceso, entendiendo como carga especial a aquellos bultos con un peso igual o superior a las 35 toneladas y/o con un volumen igual o superior a los 50 m<sup>3</sup>. Las restricciones de operación y/o de capacidad de levante de la grúa las indicará el Puerto en cada oportunidad acorde a los parámetros de fabricación de la misma, de ángulo de pluma y/u otros de su propio criterio. Cuando se trate de apoyo a la Transferencia de Carga Especial, esta tarifa se adiciona a tal Transferencia. La unidad de cobro será por hora indivisible.

#### **T-UGR      Uso de grúa porta contenedores – Tipo Reach Stacker**

Comprende la asistencia a la operación de transferencia o movilización con grúa porta contenedores o Reach Stacker dentro de las Instalaciones Portuarias. La unidad de cobro será por hora indivisible. La utilización de esta maquinaria deberá ser programada, el no cumplimiento de dicha programación incurrirá en costos de Falsa Llamada, tarifa reflejada con el Código: T-SG-FN.

#### **T-UGH      Uso de grúa Horquilla**

Comprende la asistencia a la operación de transferencia o movilización con grúa Horquilla con una capacidad de 7 ton, dentro de las Instalaciones Portuarias. La unidad de cobro será por turno. La utilización de esta maquinaria deberá ser programada, el no cumplimiento de dicha programación incurrirá en costos de Falsa Llamada, tarifa reflejada con el Código: T-SG-FN.

#### **T-PV      Estacionamiento de camiones**

Este cobro se refiere al estacionamiento de camiones dentro de los recintos del Puerto cuando, sea por razones operativas o no, pero no imputables al Puerto como tal, un camión permanezca allí más de un día. Se aplica por día indivisible. La unidad de cobro será por camión por día.

#### **T-RO      Pesaje de remolques o vehículos**

Se entiende como tal el romaneo, dentro del Puerto, de camiones u otros vehículos. Los camiones con acoplado se contabilizarán como sólo una unidad. La unidad de cobro será el vehículo.

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>35 de 43</b>

#### **T-PB Pesaje unitario de paquetes**

Se refiere al romaneo de bultos, dentro del Puerto, cuando existen razones para verificar el peso de la unidad, y/o cuando lo solicite el dueño de la carga, el armador, Aduana u otro organismo competente. El servicio se cumplirá con una romana con calibración vigente. La unidad de cobro será la tonelada, siendo además esa unidad el cobro mínimo a aplicar en cada oportunidad por el pesaje.

#### **T-D Tiempo de inactividad**

Se refiere al tiempo en que la o las cuadrillas de embarque o de descarga, u otras para labores en tierra, solicitadas por la nave, sus agentes, o la carga, sufran tiempos improductivos en las operaciones de transferencia o de movilización, consolidación u otras, por razones no atribuibles al Puerto o a la naturaleza. Los tiempos no productivos pueden ser, sólo a manera de ejemplo, atraso en el arribo de la nave sin aviso oportuno, fallas en las grúas o maniobras de la nave, o de las tapas de escotillas, u otras razones propias de la carga o de la nave. La unidad de cobro será el equipo o cuadrilla por hora indivisible.

#### **T-SG-OL Otras labores**

Este servicio incluye el personal y sólo los materiales básicos de aseo y otros como escobas y carretillas para la limpieza de bodegas o cubierta de la nave (no incluye agua a presión u otros medios), o el barrido de contenedores, o la construcción de mamparos de madera, o la instalación de linings en contenedores (sólo la mano de obra), u otras labores menores que el Puerto acepte como no clasificadas. La unidad de cobro será el hombre por turno.

#### **T-SG-P Apertura o cierre de pontones**

Incluye el personal para operar la grúa de la nave y manipular los pontones, sea a bordo o a través del muelle. Los estrobos u otros elementos para enganchar los pontones serán suministrados por la nave. La unidad de cobro será el movimiento.

#### **T-SG-M Movilizaciones terrestres extras a carga general, no cubiertas por la transferencia u otras tarifas.**

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>36 de 43</b>

Este servicio se refiere a las movilizaciones de carga general que, adicionales a las que contempla la Transferencia, sean necesarias en el Puerto por razones operacionales, o a solicitud de los recibidores, embarcadores, de la nave o de las autoridades competentes. La unidad de cobro será la tonelada.

#### **T-SG-FN Falsa llamada**

Esta tarifa se refiere a la situación de improductividad que ocurre cuando habiéndose solicitado un servicio al Puerto, y éste ha pedido el personal o el equipo del caso, sea para amarra o desamarra, para faenas terrestres o de transferencia, u otras, por razones no atribuibles al Puerto dicho servicio no pueda ser cumplido en la hora solicitada. La unidad de cobro será la cuadrilla o equipo por hora.

#### **T-SG-E Encarpado o desencarpado de vehículos**

Se entiende la faena de encarpado o desencarpado de vehículos que su nombre indica, con lonas u otros elementos que son propios de los camiones. La unidad de cobro será el vehículo.

#### **T-SG-AR Acceso de vehículos con rancho para naves**

Se consideran como tales a aquellos camiones o camionetas que transportan suministros para las naves atracadas o a la gira. Para el caso de camiones con combustibles o lubricantes, u otros elementos inflamables o peligrosos, sea a granel, en tambores o en otros empaques, para naves atracadas o surtas en el Puerto, el proveedor, en coordinación con el Agente Portuario de la nave, deberá tramitar y obtener la autorización de la Autoridad Marítima y presentarla al Puerto previo al ingreso de los vehículos a los recintos portuarios. Además, con cualquier carga que sea considerada peligrosa, el proveedor deberá disponer de la señalización especial del caso, y coordinar también con el Puerto para la fecha y hora en que será posible efectuar la faena de rancho a la nave, habida consideración que, salvo situaciones especiales, la prioridad de trabajo la tiene la carga de la nave. La unidad de cobro será cada ingreso del vehículo.

#### **T-SG-AB Acceso bus de turismo**

Se refiere al derecho al acceso a los recintos portuarios de los buses de turismo para dejar o tomar turistas que viajen en naves de pasajeros o en naves mixtas, o labores similares con grupos de personas. Estos vehículos transitarán por las rutas que el Puerto les señale y se

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	37 de 43

regirán por las normas de tránsito interna que el Puerto disponga. La unidad de cobro será cada ingreso del bus.

#### **T-SG-RF      Reconfección de facturas**

Esta tarifa se aplicará cuando por razones no atribuibles al Puerto, éste deba hacer nuevas facturas, sea por cambio de razón social no informada oportunamente por el cliente o su representante, u otras razones. La unidad de cobro será la factura.

#### **T-SG-IV      Inventario de vehículos**

Se refiere a la verificación detallada de las partes y accesorios de los vehículos que son vulnerables a daños, pérdida o robo, así como a la verificación de los daños con que el Puerto recibe un vehículo, sea desde una nave o para su posterior embarque. La unidad de cobro será la unidad.

#### **T-SG-SR      Separación o reparación de embalajes o zunchos**

Se refiere a la identificación y aislamiento del resto del lote, o a la reparación de los embalajes o zunchos de bultos menores y no masivos cuando el daño no ha ocurrido por causas atribuibles al Puerto. El Puerto proporcionará el personal y los elementos necesarios para dicha movilización o reparación. La unidad de cobro será la tonelada.

#### **T-SG-D      Movilización terrestre extras a la carga general no cubierta por la transferencia u otras tarifas. Despacho de Carga.**

Este servicio se refiere a las movilizaciones extras de carga general que, adicionales a las que contempla la tarifa Transferencia de carga, sean necesarias realizar para despachar la carga en las Instalaciones Portuarias. Esta operación puede ser solicitada por el consignatario, agentes embarcadores y empresas transportistas, sujeto a las garantías comerciales correspondientes. La unidad de cobro será por toneladas. En el caso que los bultos a ser despachadas sobrepasen las 7 toneladas y/o 50 m<sup>3</sup>, a la presente tarifa se deberá adicionar la tarifa T-UGR (Uso de grúa portacontenedores). La utilización de esta maquinaria deberá ser programada, el no cumplimiento

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	38 de 43

de dicha programación incurrirá en costos de Falsa Llamada, tarifa reflejada con el Código: T-SG-FN.

**T-SG-R Movilización terrestre extras a la carga general no cubierta por la transferencia u otras tarifas. Recepción de Carga.**

Este servicio se refiere a las movilizaciones extras de carga general que, adicionales a las que contempla la tarifa Transferencia de carga, sean necesarias realizar para recibir la carga en las Instalaciones Portuarias. Esta operación puede ser solicitada por el consignatario, agentes embarcadores y empresas transportistas, sujeto a las garantías comerciales correspondientes. La unidad de cobro será por toneladas. En el caso que los bultos a ser despachadas sobrepasen las 7 toneladas y/o 50 m<sup>3</sup>, a la presente tarifa se deberá adicionar la tarifa T-UGR (Uso de grúa portacontenedores). La utilización de esta maquinaria deberá ser programada, el no cumplimiento de dicha programación incurrirá en costos de Falsa Llamada, tarifa reflejada con el Código: T-SG-FN.

**T-SG-IMO Etiquetado de bultos IMO**

La tarifa comprende la instalación de etiquetas para bultos o envases que contengan carga IMO, según la norma de dicho organismo para cada tipo de carga peligrosa. No incluye la proveeduría de las etiquetas, las cuales deben ser proporcionadas por la nave, el receptor, el embarcador o sus representantes. La unidad de cobro será el bulto.

**T-SG-HA Habilitaciones**

Las habilitaciones portuarias para servicios no relacionados con la Transferencia serán necesarias cuando las faenas las solicitan los representantes de la nave o de la carga para días y/u horarios extraordinarios. Se entenderá como día y horario extraordinario cualquiera que no se encuentre dentro de los siguientes períodos: de lunes a viernes hábiles de 08.00 horas a 21.00 horas y los sábados no festivos de 08.00 horas a 15.00 horas. También se considerarán extraordinarios los horarios de 18.00 a 21.00 horas de lunes a viernes hábiles cuando no hubiese nave en el Puerto. El mínimo a facturar por cada Habilitación será de dos horas y no se exime de dicha obligación a algún usuario cuando otro la solicita para el mismo día y hora. El concepto de Habilitación se refiere a las funciones del almacenista y del Centro de Registro y Control (CRC) y

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>39 de 43</b>

no incluye los servicios de recepción, despacho o movilización fuera de plazo (late arrival, etc.). La unidad de cobro es la hora.

#### **T-SG-PA-P Permiso anual de acceso para personas**

Es la tarifa por el otorgamiento del permiso de acceso a personas, la cual la identifica no sólo para efectos del acceso, sino también durante su tránsito o permanencia en las áreas portuarias. Este permiso no lo autoriza para ingresar a las naves, salvo permiso expreso dado por el Agente Portuario de la misma. El permiso a que se refiere esta tarifa se entrega para períodos anuales (por ejemplo, año 2005, año 2006, etc.), y será otorgado a las personas que, previamente identificadas ante el Puerto por el Agente de Nave, Agente de Aduana u otro, necesiten ingresar por motivos justificados a esos recintos portuarios. El permiso consistirá en una tarjeta, la que será personal e intransferible. La unidad de cobro será la unidad.

#### **T-SG-PAA Permiso anual de acceso para vehículos menores**

Es la tarifa por el otorgamiento del permiso de acceso por períodos anuales (por ejemplo, año 2005, año 2006, etc.) que el Puerto otorgará a los vehículos menores de los Agentes de Nave, Agentes de Aduana, surveyors y otros que necesiten ingresar por motivos justificados a los recintos portuarios. El permiso consistirá en una tarjeta, la que será unitaria por vehículo e intransferible. La unidad de cobro será la unidad.

#### **T-SG-PAM Permiso alternativo mensual de acceso para vehículos menores**

Es la tarifa por el otorgamiento del permiso de acceso, por períodos mensuales (por ejemplo, enero, febrero, etc., de cada año) que el Puerto otorgará a los vehículos menores de Agentes de Nave, Agentes de Aduana, surveyors y otras personas que necesiten ingresar por motivos justificados a esos recintos portuarios. El permiso consistirá en una tarjeta, la que será unitaria por vehículo e intransferible. La unidad de cobro será la unidad.

#### **T-SG-A Aseo de sitio y recolección de basura permitida**

Se refiere a todos aquellos restos de carga o deshechos que producto de una mala calidad del envase, o de daños producto de siniestros en la travesía marítima o de una mala estiba en los

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	Versión	7
	Página	40 de 43

puertos de origen o de trasbordo, contaminen o ensucien las áreas de operación del Puerto. Las labores de limpieza y retiro de basuras serán de cargo del armador cuando se trate de carga liner, o de la carga cuando ésta se transfiera bajo condiciones free in o free out. La unidad de cobro será el hombre por turno. En el caso del retiro y transporte de esos restos, el servicio lo valorizará el Puerto según cada caso y lo cobrará a quien corresponda. Aquellos restos de carga que por su naturaleza no puedan manejarse como una basura normal, deberán ser retirados del Puerto por el Agente de la nave, previa autorización que el Agente de la nave deberá gestionar ante los organismos del caso (SAG, Autoridad Marítima, etc.).

#### **T-SG-AS Aspirado de sitio**

De igual forma, complementando el tarifado T-SG-A, cuando el tipo de carga, por su granulometría y condición, amerite aspirar el área de operación respectiva, el Puerto aspirará el lugar con equipos dispuestos para dichas labores. El cargo será del armador o de la carga, según el caso. La unidad de cobro será la hora.

#### **T-SG-OZ Permanencia de equipos, embarcaciones y otros no especificados en zonas no calificadas del Puerto**

El Puerto dispone de áreas que no están aquí calificadas como operacionales, pero que podrán ser destinadas, previa solicitud del usuario y evaluación del Puerto, a la permanencia prolongada de cargas con una calificación especial. Esas áreas también podrían utilizarlas el Puerto para la permanencia prolongada de equipos, de embarcaciones menores u otros no especificados, sea en reposo o para reparaciones. Por tratarse de áreas en una Zona Primaria Aduanera, la permanencia de las cargas, de los equipos, embarcaciones, etc., estará sujeta al control y a las autorizaciones aduaneras de cada caso. La unidad de cobro será por M2 por día.

#### **T-SG-ZE Enzunchado y sellado de paquetes de cobre con materiales especiales proporcionados por el interesado**

Operación a ejecutar en las áreas de almacenamiento y/o de transferencia relacionada con paquetes de cobre unitizados y ya loteados por el productor, en forma masiva. Su enzunchado (dos zunchos) con materiales especiales y reforzados que permitan su izamiento y/o embarque enganchándolo la nave en forma homogénea y directa desde dichos zunchos, sin eslingas de cadenas, jaulas u otras formas. Todos los materiales, a saber, zunchos, sellos, enzunchadoras,



<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	<b>Referencia</b>	<b>DOC-SIG-003</b>
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias</b> <b>Sección 2</b>	<b>Versión</b>	<b>7</b>
	<b>Página</b>	<b>41 de 43</b>

selladoras y otros se consideran suministrados por el interesado, sea éste el embarcador, el receptor, o el armador, no por el Puerto ni su Operador. Los materiales y equipos mencionados deben poseer las características y fortalezas probadas y certificadas que permitan un enzunchado e izamiento seguros, siendo todo ello responsabilidad del interesado que solicita tal operación. La unidad de cobro es la tonelada de cobre metálico que debe enzuncharse con tales materiales.

#### **T-SG-IR      Uso de instalaciones para control de calidad de cobre**

El servicio consiste en la autorización a empresas controladoras de calidad al cobre, contratadas y acreditadas por algún productor, para que utilicen instalaciones del Puerto en la ejecución de sus funciones. El servicio incluye mensualmente: derecho a utilizar 39 m<sup>2</sup> de losa de lavado y un máximo de 4 m<sup>3</sup> de agua; disposición de residuos sólidos y líquidos; 30 m<sup>2</sup> de superficie en el patio de Almacenamiento Masivo y el uso de servicios higiénicos y ducha por parte de los trabajadores de la empresa contratista. El uso de área en exceso sobre las superficies señaladas devengará el pago de USD 0.06 por m<sup>2</sup> por día (base año 2005), y el exceso de consumo de agua el valor vigente de este suministro, así como cualquier otra prestación devengará el pago de la tarifa que corresponda. La unidad de cobro será el mes indivisible.

### **1.13 SERVICIOS INTEGRALES AL COBRE METALICO**

#### **Art. 23°**

El servicio de carga de cobre incluye : recepción de la carga en el Área de Almacenamiento Masivo ( ex Remoto) o en el Espacio de Acopio (éste último también conocido como Área de Transferencia) según corresponda, transporte desde el Área de Almacenamiento Masivo hasta el Espacio de Acopio si corresponde, marcaje, muellaje a la carga, acopio en el Espacio de Acopio, porteo, transferencia, estiba, y servicios afines hasta que la carga se encuentra trincada, choqueada, tarjada y limpia en la bodega de la nave. En el caso de desembarque de ánodos se entiende que la tarifa es la misma que para el embarque, y cubre los servicios equivalentes correspondientes a las operaciones realizadas en la dirección inversa. El servicio no incluye el almacenaje en el Área de Almacenamiento Masivo ni el apilamiento o acopio en esa u otras áreas.

#### **Art. 24°**

En el caso de entrega directa del cobre metálico en el Área de Transferencia, previa autorización operacional del Puerto, por decisión del productor minero, se cobrará la tarifa de acopio sólo a partir del

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
<b>Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2</b>	Versión	7
	Página	42 de 43

segundo día, contado el tiempo a partir de las 24 horas siguientes al término del turno en el que se haya realizado la entrega del primer paquete del embarque correspondiente.

**TC-PP Embarque o descarga de cátodos y ánodos (cantidades a todo evento)**

Incluye los servicios a los cátodos de cobre o ánodos, enzunchados, indicados en el Art. 23. Se refiere a cobre amparado por el Contrato CTA entre la Corporación Nacional del Cobre de Chile y el Puerto, bajo condiciones de “obligatoriedad de cantidades a todo evento”. La unidad de cobro es la tonelada

**TC-NPP Embarque o descarga de cátodos y ánodos (tarifa normal)**

Incluye los servicios a los cátodos de cobre o ánodos, enzunchados, indicados en el Art. 23. Se refiere a cobre con tarifa normal para cátodos y ánodos de conformidad con el Contrato CTA, pero no en cumplimiento, según sea pertinente, de las Obligaciones de Cantidades a Todo Evento de la Corporación del Cobre de Chile o de las Obligaciones de Cantidades a Todo Evento de otros productores bajo los CTA's. La unidad de cobro es la tonelada.

**T-CA Embarque de lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado**

Incluye los servicios a los lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado, indicado en el Art. 23, exceptuando cátodos y ánodos. Se conoce como carga Clase A, y se refiere a cobre amparado por el Contrato CTA entre la Corporación Nacional del Cobre de Chile y el Puerto. La unidad de cobro es la tonelada.

**T-CA-NPP Embarque de lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado, pero para cobre NPP (tarifa normal)**

Incluye los servicios a los lingotes de cobre y otras formas de cobre metálico enzunchado, indicado en el Art. 23, exceptuando cátodos y ánodos. Se refiere al cobre con tarifa normal no perteneciente a la Corporación Nacional del Cobre de Chile. La unidad de cobro es la tonelada.

**T-CB Embarque de tortas de cobre metálico no enzunchado**

Incluye los servicios a las tortas de cobre metálico no enzunchado indicados en el Art. 23, exceptuando otras formas de cobre. Se conoce como carga Clase B, y se refiere a cobre

<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	43 de 43

amparado por el Contrato CTA entre la Corporación del Cobre de Chile y el Puerto. La unidad de cobro es la tonelada.

**T-CB-NPP Embarque de tortas de cobre metálico no enzunchado NPP  
(Tarifa normal)**

Incluye los servicios a las tortas de cobre metálico no enzunchado indicados en el Art. 23, exceptuando otras formas de cobre. Se refiere al cobre con tarifa normal no perteneciente a la Corporación del Cobre de Chile. La unidad de cobro es la tonelada.