



MANUAL DE LOS SERVICIOS

PARA LA OPERACIÓN EN

TERMINAL MULTIOPERADO

DE

EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
CAPITULO I : GLOSARIO DE TERMINOS	4
CAPITULO II : OBJETIVO Y ALCANCE	18
CAPITULO III : DISPOSICIONES GENERALES.....	20
CAPITULO IV : SOLICITUD DE LOS SERVICIOS.....	22
CAPITULO V : SERVICIO DE ESTIBA Y DESESTIBA.....	25
CAPITULO VI : SERVICIOS ADICIONALES.....	30
ANEXO Nro.1 : SOLICITUD DE SERVICIO	35
ANEXO Nro.2 : CUADRO TARIFAS MÁXIMAS	37
ANEXO Nro.3 : VELOCIDAD DE TRANSFERENCIA	39



INTRODUCCION

El presente Manual es redactado en conformidad a lo establecido en el Capítulo III, Artículo N° 18 y siguientes, del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria Antofagasta, el que solicita a **Servicios marítimos y Transportes Ltda., (Ultraport Ltda.)**, la elaboración de su propio Manual de Servicios, para poder operar y efectuar los servicios de estiba, desestiba, embarque, desembarque o porteo de carga en el Frente N° 1, del Puerto de Antofagasta.

De acuerdo a las disposiciones reglamentarias, el Manual de Servicios podrá ser modificado en todo momento, a efectos de tener en cuenta de la evolución de las necesidades en el margen del futuro desarrollo y la modernización del sector público del Puerto de Antofagasta.

CAPITULO I

GLOSARIO DE TERMINOS

Artículo 1º El presente Manual de los Servicios ha sido elaborado por **Servicios Marítimos y Transportes Ltda.**, dando cumplimiento a lo establecido en el Capítulo III, Artículo 18 y siguientes, del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque, de la Empresa Portuaria de Antofagasta, y contiene la identificación de los términos, las tarifas y la descripción de los procedimientos aplicables a los servicios que **Ultraport Ltda.**, presta en el Puerto de Antofagasta, bajo un esquema multioperador.

La Empresa **Ultraport Ltda.** presta los servicios en la forma, oportunidad y tarifa descritos en este Manual, existiendo libertad para contratarlos; en consecuencia, los usuarios que requieran sus servicios quedan sujetos a las disposiciones aquí establecidas.

Para los efectos de este Manual, y con el objeto de estandarizar la terminología utilizada, los siguientes conceptos tendrán el significado que se expresa a continuación :

Acta de Despacho: es el documento generado en el despacho de la nave, que autoriza el zarpe, por parte de la Autoridad Marítima.

Agente de Naves: 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 o Acopio: la permanencia y custodia al interior del Frente de Atraque de cargas bajo potestad aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios.

Almacén Extraportuario: es el recinto de depósito aduanero administrado por particulares, ubicado fuera de la zona primaria del puerto y habilitado por el Servicio Nacional de Aduanas para almacenar o acopiar mercancías bajo la potestad de dicho servicio.

Almacén Intraportuario: es el recinto de depósito aduanero ubicado dentro de la zona primaria del puerto y habilitado por el Servicio Nacional de Aduanas para almacenar o acopiar mercancías bajo la potestad de dicho servicio.

Amarre: significará la operación consistente en asegurar la nave al Frente de Atraque mediante espías, cadenas o cables, incluyendo todos los recursos y actividades terrestres necesarios para la provisión de tales servicios.

Año Contractual: significa el período de doce (12) meses calendario, que se inicia el 01 de Marzo del año 2003, y cada uno de los períodos de doce (12) meses sucesivos, hasta la terminación del contrato.

Areas Comunes o Bienes Comunes: son las obras de infraestructura que se ubican en el interior del puerto, que sirven indistintamente a todos los que operan en él, destinadas a proveer zonas de aguas abrigadas y otorgar servicios comunes, tales como vías de circulación, caminos de acceso o puertas de entrada.

Armador o Naviero: 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 artefacto 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.

Atraque: Operación mediante la cual se afianza una nave al sitio de atraque, instalando sus espías en las bitas de sujeción del muelle.

Automotores: significará aquel tipo de carga que esté constituido por automóviles, excepto aquellas cargas que se califique como carga de proyecto de acuerdo a los Estándares Internacionales de la Industria

Bodega Dominante: es la bodega de la Nave con mayor cantidad de trabajo y que determina su remate, entendiéndose que dicha bodega corresponderá, en todo momento, a la determinada en el programa inicial de la Nave por el encargado de la programación de Naves, en función del Plano de Estiba o de la lista de carga por bodega.

CAL (Container Announcement List): es el listado de contenedores que muestra la identificación de cada módulo que deberá ser embarcado o desembarcado en una nave determinada

Calado de Arribo: es la lectura que realiza la Empresa de los calados señalados en proa y popa de una Nave, al momento de su atraque en el sitio.

Calado de Zarpe: es la lectura que realiza la Empresa de los calados señalados en proa y popa de una Nave, al momento de su desatraque del sitio.

Camión tipo Batea: vehículo de carga para transporte terrestre de mercaderías, descubiertos tipo artesa, con sistema especial que facilita el encarpado.

Camión tipo Tolva: vehículo de carga para transporte terrestre de mercaderías con sistema autopropulsante hidráulico para evacuar su carga.

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.

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

Carga Boliviana: corresponde a la carga en tránsito desde o hacia Bolivia, que ha sido o será transferida a través del Frente de Atraque y que se encuentre acogida a los tratados internacionales vigentes.

Carga Cabotaje: toda carga transportada por mar, entre dos puntos de la costa del país, de mercancías nacionales o nacionalizadas.

Carga Contenedorizada: es la carga transferida hacia o desde las Naves en contenedores y almacenada en los mismos módulos.

Carga de Proyecto: significa toda pieza de 30 o más toneladas o de dimensiones que sobrepasan las medidas de un contenedor ISO de 20 o 40 pies.

Carga de Retiro Directo: es aquella cuya entrega entre el transportador y el consignatario o su representante, se efectúa sin que medie un período de depósito en un área de almacenamiento, en el recinto portuario, y es entregada directamente a los vehículos de transporte, luego de su desembarque.

Carga de Retiro Indirecto: es aquella cuya entrega entre el transportador y el consignatario o su representante, se efectúa mediante la intervención de un almacenista y queda depositada en área de almacenamiento, en el recinto portuario, luego de su desembarque.

Carga Diferida: es la entrega parcial de la carga al almacenista y/o consignatario de la carga bajo una secuencia definida para optimizar la operación de la empresa de muellaje.

Carga en Tránsito: Carga descargada por una nave al puerto, con el propósito de ser embarcada posteriormente en otra nave o medio, sin que se haya verificado su salida temporal o parcial de la zona primaria, para que sea transportada a su destino final.

son las mercancías extranjeras de paso a través del país, cuando éste forma parte de un trayecto total comenzado en el extranjero y que debe ser terminado fuera de sus fronteras.

Carga FIOS (Free in out): es aquella carga cuya estiba/desestiba, en una nave determinada, se realiza por cuenta del Embarcador o del Consignatario, según corresponda.

Carga Fraccionada: es toda carga que no esté constituida por Automotores ni por gráneles ni esté movilizadada en contenedores.



Carga General: es cualquier tipo de carga no líquida o sólida a granel, cuya naturaleza, forma, envase o condición de estandarización, determina su modo de manipulación, almacenamiento y transporte.

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

Carga Granel: es el conjunto de partículas o granos no enumerables, o líquidos no envasados en un módulo independiente del medio de transporte, cuya identificación global es realizada por su naturaleza, peso o volumen.

Carga a Granel Poluente: conjunto de partículas o granos no enumerables o líquidos no envasados en un módulo independiente del medio de transporte, cuya identificación global es realizada por su naturaleza, peso y/o volumen y que debido a su manipulación se emite material particulado al medio ambiente dañino para la salud humana.

Carga Liner: es aquella carga cuya estiba/desestiba en una nave determinada se realiza por cuenta del Armador o su representante.

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

Carga Sobredimensionada: es aquella carga que excede los márgenes normales de los contenedores o embalajes utilizados para este tipo de carga, dificultando su manipulación y su apilamiento en las áreas de depósito, y que requiere para su movilización equipo, accesorios o materiales de utilería especiales y una supervisión y normas de seguridad adicionales en su operación.

Carga Traslado: carga embarcada y/o desembarcada por el puerto de Antofagasta cuyo origen y/o destino aduanero se encuentra fuera de los límites de la segunda región.

Carguío: significa tomar la carga desde su lugar de Almacenamiento o Acopio o Depósito Comercial, trasladarla y colocarla sobre un medio de transporte terrestre, incluyendo todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

Carta de Alistamiento o NOR (Notice of Readiness): Carta emitida por el Capitán de la Nave, en el caso de las cargas FIOS, dirigida a los Embarcadores y Consignatarios mediante la cual informa que la nave está en condiciones de iniciar las operaciones de embarque/desembarque.

CFS (Container Freight Station): Es la estación de operaciones de carga en contenedores, donde se realizan los procesos de consolidación, desconsolidación, porteo, acopio y apilamiento de la carga proveniente de los módulos o destinada a ocuparlos.

Conocimiento de Embarque (B/L) documento emitido por el transportador al cargador o embarcador, cuando se hace cargo de las mercaderías, en el cual se consigna las

estipulaciones del contrato, tales como; la identificación de las mercaderías y su estado, el nombre del consignatario, los puertos de carga y descarga, indicaciones del pago del flete, el plazo de entrega de las mercancías, los límites de responsabilidad pactados y las firmas correspondientes.

Documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.

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

Consolidación: significa el conjunto de actividades que se realizan para llenar un contenedor, acomodar la carga en su interior y sellado, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

CPM: Complejo Portuario Mejillones

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.

Demurrage: es una multa por atraso e incumplimiento de los plazos acordados en la operación de estiba/desestiba, en que incurre el estibador con respecto del contratante.

Depósito Comercial: significa la permanencia y custodia dentro del Frente de Atraque de carga no sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades terrestres necesarias para la prestación de dichos servicios.

Descarguío: significa tomar la carga desde un medio de transporte terrestre, trasladarla y colocarla en su lugar de Almacenamiento o Acopio o Depósito Comercial, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

Desconsolidación: significa el conjunto de actividades consistente en la apertura del sello y puertas de un contenedor y el vaciado de su contenido, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

Desembarque: significa la transferencia de carga desde la cubierta o bodega de una nave hasta su costado en tierra, incluyendo la carga trasladada por razones de Estiba o Desestiba, e incluirá todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

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

Despacho de Nave: es el conjunto de tareas y acciones orientados a despachar administrativamente una nave desde el puerto, hasta dejarla en condiciones de zarpar.

Destrinca: corresponde a la liberación de la carga de los elementos que la aseguran en la nave incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

Días Hábiles: significará cualquier día que no sea sábado, domingo o feriado legal en la República de Chile.

Dispatch: es el premio obtenido por el estibador por efectuar la operación de estiba/desestiba en un plazo inferior al acordado.

D.P.U (Documento Portuario Unico): es el documento oficial de la Empresa Portuaria Antofagasta, utilizado como comprobante de recepción de carga proveniente de una Nave o destinada a embarcarse, y que acredita la entrega directa de la Agencia de Naves, representante del Transportador, al Consignatario o su representante.

Dólar: es la moneda de curso legal vigente en los Estados Unidos de América.

EIR (Equipment Interchange Receipt): es el documento que se emite en el Control Gate en donde se registra el traspaso de la responsabilidad de los contenedores.

Embarcador o Cargador: 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, en virtud del contrato de transporte marítimo.

Empresa de Muellaje: es la persona, natural o jurídica chilena, que efectúa en forma total o parcial la movilización de la carga entre la Nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y viceversa y los servicios de estiba y desestiba de las Naves y contenedores dentro de los recintos portuarios.

Empresa Portuaria Antofagasta: es la empresa del Estado, creada por la Ley N°19.542, a cargo del desarrollo, administración y explotación del Puerto de Antofagasta.

Embarque: traslado de la carga desde el Frente de Atraque hasta el interior de las bodegas o cubierta de la nave, incluyendo la carga trasladada por razones de Estiba o Desestiba, e incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

Elemento de Transferencia: todo equipo o elemento fijo o móvil que sirva para transferir carga desde el Terminal a la nave o viceversa.

Eslora o Eslora Máxima: Largo del buque medido en su plano longitudinal entre los puntos mas sobresalientes de proa a popa, medido en metros.

Es la longitud máxima de la Nave, considerada desde los puntos más extremos de proa y popa.

Estación de Prácticos: Oficina técnica de la Autoridad Marítima, en la cual las Agencias de Naves registran las Recaladas y zarpes de las Naves de su representación, para las maniobras de amarra y desamarra.

Estándares Internacionales de la Industria: significa aquellas prácticas y procedimientos generalmente empleados en la industria portuaria a través del mundo, por operadores de frente de atraque diligentes y prudentes, bajo condiciones y circunstancias similares a las condiciones y circunstancias relevantes existentes en el Frente de Atraque.

Estiba: Es el arrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

E.T.A. (Estimated Time Of Arrival): es la declaración del Agente de Naves, de la fecha y hora de arribo esperada, de una Nave presentada

E.T.B. (Estimated Time of Berthing): es la fecha y hora estimada para lo cual un Agente de Naves, solicita atracar una nave a un sitio de atraque.

E.T.D. (Estimated Time Of Departure): es la declaración del Agente de Naves, respecto de la fecha y hora de zarpe estimada de una Nave, del puerto.

Evento de Fuerza Mayor: significará cualquier hecho o circunstancia distinta de la falta de financiamiento, imprevisto e imposible de resistir mediante el ejercicio de un cuidado razonable por la Parte obligada a dar cumplimiento a una determinada obligación ("Parte Afectada"). Un evento de Fuerza Mayor puede incluir, sin limitación, huelgas generales, boicots, paros generales, lock out generales, otras dificultades laborales o de empleo que afecten a la Parte Afectada y que no se deban al incumplimiento de contrato laborales por la Parte Afectada, naufragios, accidentes navieros, incendios, terremotos, deslizamientos, avalanchas, inundaciones, huracanes, tornados, tormentas u otros fenómenos de la naturaleza o calamidades, explosiones, epidemias, guerras (declaradas o no declaradas) hostilidades, actividades de guerrillas, actos terroristas, desórdenes, vandalismos, insurrecciones, disturbios civiles, actos de sabotaje, obstrucciones, embargos no judiciales, cortes de energía, actos maliciosos de terceros y actos de autoridad que no se deben a la culpa de la Parte que invoca el Evento de Fuerza Mayor y que así mismo es imprevisto e imposible de resistir.

Falso Embarque / Desembarque: corresponde a la transferencia de carga en el puerto de operación, de aquellas mercaderías cuyo destino final es otro puerto y que deben ser desembarcadas y vueltas a embarcar por razones de estiba de la nave.

F.C.L. (Full Container Load): es la condición de un contenedor cargado con mercancías de un solo Consignatario y manipuladas sólo por él, cuya entrega desde el Transportador al Consignatario o su representante, debe efectuarse sin que el módulo sea abierto y vaciado previamente en los recintos portuarios

Fecha y Hora de Atraque Requerida: es la fecha y hora para la cual el Agente de Naves solicita atracar una Nave a un sitio de atraque explotado por la Empresa Portuaria Antofagasta

Frente de Atraque: es la infraestructura que corresponde a un módulo operacionalmente independiente, con uno o varios sitios, y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercancías u otras actividades de naturaleza portuaria.

Gancho (de grúa o pluma): es el elemento de la nave, ubicado en el extremo de los montacargas (grúas, winche o pluma) de la nave, utilizado para fijar o enganchar los materiales de utilería usados en las faenas de embarque o desembarque de carga. Eventualmente es utilizado como punto referencial para efectos de delimitar el quiebre de las responsabilidades sobre la carga, en los distintos tipos de contrato de flete.

Gate Control: es el lugar de revisión del estado de los contenedores y del registro de control de los mismos, en el interior de los recintos portuarios.

Gen Set: significa equipo generador que suministra energía eléctrica a los contenedores refrigerados.

Goleta Pesquera: cualquier embarcación que, estando debidamente acreditada por la Autoridad Marítima, está destinada exclusivamente a la actividad pesquera y tenga una eslora menor o igual a cuarenta (40) metros.

Hatch List: listado e individualización de la carga por bodega de la nave.

L.C.L. (Less than Container Load): es la condición de un contenedor cargado con mercancías de uno o varios Consignatarios, manipuladas por el Porteador, en que la entrega de la carga desde el Transportador o Porteador al Consignatario o su representante debe efectuarse previo vaciado del módulo en los recintos portuarios.

Libre Plática: es la instancia en que la nave es declarada con su recepción conforme por parte de la autoridad marítima, acto con el cual se permite el inicio de las operaciones de estiba/desestiba y embarque/desembarque de pasajeros y/o tripulantes.

Manifiesto: es el documento oficial, autorizado y numerado por el Servicio Nacional de Aduanas y presentado por la Agencia de Naves, que recopila la información de toda la carga que transporta una Nave, destinada a desembarcarse.

Movimiento: es la unidad física para efectos de cobros.

MTY (Empty Container): es la abreviación para referirse a un contenedor vacío.

Nave: es toda construcción principal destinada a navegar, cualquiera sea su clase o dimensión.

Nave Bulk Carrier: nave destinada al transporte de cualquier clase de granel seco.

Nave Comercial significa Nave Mercante

Nave Especial: significan aquellas naves que no sirven al transporte nacional o internacional de mercancías o pasajeros, sino que se emplean en servicios, faenas o finalidades propias específicas con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos, de recreo, etc.

Nave Factoría: significa naves especiales que se emplean en la pesca y en la elaboración de productos de pesca.

Nave Full Container: es toda nave mercante destinada sólo al transporte de contenedores.

Nave Mayor: significa toda Nave Mercante o Especial, mayor a 50 toneladas de registro grueso o una eslora superior a cuarenta (40) metros.

Nave Menor: significa toda Nave Mercante o Especial, de 50 o menos toneladas de registro grueso o una eslora igual o inferior a cuarenta (40) metros.

Nave Mercante significan aquellas naves que sirven al transporte nacional o internacional de mercancías o pasajeros.

Nave Pure Car Carrier: es toda Nave Mercante destinadas sólo al transporte de automotores.

Nave Transporte de Pasajeros: significa aquella nave de transporte de pasajeros y no de turismo, por lo tanto se excluyen las naves de cruceros.

Operation Report: es el documento emitido por el estibador, en el que se indica el detalle de las cargas movilizadas en el puerto, en una nave determinada.

Packing List (Lista de Empaque): es un documento que detalla el contenido y la identificación de la carga al interior de un contenedor y, eventualmente, la posición que ocupa en el módulo.

Plano de Estiba: es el documento que contiene la representación gráfica de la disposición de la carga en las bodegas de la Nave, incluyendo los Tonelajes respectivos.

Porteo: es cualquier traslado horizontal de la carga realizado al interior de los recintos portuarios incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

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"), publicado mensualmente por el "Bureau of Labor Statistics del Department of Labor" de los Estados Unidos de América.

Providencia de Aduana: es el documento emitido por el Servicio Nacional de Aduanas, utilizado para cambiar el cambio de condición o status de un contenedor (FCL / LCL), y proceder a su desconsolidación.

Puerto: significa el Puerto de Antofagasta, ubicado en la República de Chile, de acuerdo a lo definido por Decreto Supremo N° 48 del 12 de Marzo de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y publicado en el Diario Oficial del 8 de junio de 1998 y sus posteriores modificaciones.

Recalada: es la fecha y hora de llegada de una Nave al puerto, registrada en la Estación de Prácticos de la Autoridad Marítima.
Eventualmente, significa el conjunto de actividades desarrolladas en la atención de una nave en el puerto, desde su arribo hasta su zarpe, en un mismo viaje.

Recepción de Nave: es el conjunto de tareas y acciones orientadas a recibir administrativamente una nave en el puerto, hasta dejarla en condiciones de ser atendida por los operadores o en libre plática

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

Reglamento de Uso de Frentes de Atraque: es el reglamento vigente para el Puerto de Antofagasta, según Resolución Exenta N° 863 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial del 13 de Julio de 2002.

Relación de Hechos: es el documento confeccionado por el Estibador, en donde se registran los eventos ocurridos durante las operaciones de embarque/desembarque, indicando la fecha y hora de los acontecimientos.

Remanejo de Contenedores: significa todo movimiento extra que se requiera efectuar en el interior del Terminal a los contenedores de importación, exportación, cabotaje, redestinación aduanera, trasbordo o tránsito, después de haber sido recibidos por el Puerto, con exclusión de aquellos movimientos efectuados con motivo de la prestación de Servicios Sujetos a Tarifas Máximas.

Remolcador: embarcación especialmente construida para remolcar naves y/o artefactos navales, pudiendo ser:

- De puerto, para ayudar a las maniobras de atraque, desatraque y otras operaciones, y
- De alta mar, para salvamento o simplemente para proporcionar grandes remolques a naves o artefactos navales que estén sin gobierno o sin máquina.

Rendimientos Mínimos de Transferencia: es la producción mínima exigible a las Naves que transfieren carga en embarque o desembarque, medida en toneladas por hora o en unidades por hora, según corresponda.

Rendimiento Promedio de la Nave: es el cociente entre el Tonelaje transferido o las unidades transferidas, según corresponda, por una Nave en la totalidad de sus bodegas y la cantidad de turnos transcurridos desde el inicio de faenas.

Rendimiento Promedio de la Bodega Dominante: es el cociente entre el Tonelaje transferido por una Nave en la Bodega Dominante y la cantidad de turnos transcurridos desde el inicio de faenas.

Reunión de Programación de Faenas: Instancia formal establecida por la Empresa Portuaria de Antofagasta, para planificar todos los servicios y operaciones que sean solicitados por los usuarios para ser ejecutados en el Terminal Multioperado, como asimismo todas las actividades de coordinación y apoyo al otorgamiento de los servicios.

SAG: significa el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile.

Servicios: significará los Servicios Básicos y los Servicios Especiales.

Servicios Básicos: son los servicios con respecto a los cuales se cobran las Tarifas Básicas, que incluyen Transferencia de Carga y la provisión de cierta infraestructura en el Frente de Atraque (Uso de Muelle a la nave y a la carga).

Servicios Especiales: significará cualquier servicio, distinto de los Servicios Básicos, que preste el Puerto a uno o más Usuarios, y por los cuales el se tiene el derecho a cobrar un monto o tarifa distinta de la Tarifa Básica.

Stacking: es un área de amortiguación, dentro de un frente de atraque, destinada al depósito transitorio de carga proveniente del desembarque o destinada a embarcarse en las naves.

Tarifas: es el precio en pesos ó dólares que se cobrará por los servicios que se presta a los usuarios de acuerdo a las Tarifas Básicas y Tarifas Especiales.

Tarifas Básicas: significarán los montos expresados en pesos o en dólares que se puede cobrar periódicamente a los Usuarios por la prestación de los Servicios Básicos y que se especifican separadamente como TTC, TTF, TMC, TTG, TMN, TUG, TUV y TEM

Tarifas Especiales: cualquiera y toda otra tarifa que se cobra al Usuario, conforme a precios máximos, por la ejecución de Servicios Especiales, según se hayan registrado de acuerdo con el contrato de Concesión.

Tarifas Máximas: durante cualquier Año Contractual, significará el monto máximo que se puede cobrar por Servicios Básicos.

TEM: es la **Tarifa para Embarcación Menor** que corresponde al precio unitario, expresado en pesos o en dólares por unidad por día, que se puede cobrar a los Usuarios por el uso de la infraestructura del Frente de Atraque y sus accesorios, destinados a la operación de Naves

Menores y Goletas Pesqueras, incluidos sus accesorios según lo registrado en el contrato de concesión.

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 la cual el Representante de la nave ha requerido su atraque, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente Manual de los Servicios, y que termina en la fecha y hora en que se produce el amarre de la primera espía de tal nave en el Frente de Atraque,

Tiempo de Ocupación: con respecto a cualquier nave, significará el período en el cual tal nave permanece en el Frente de Atraque, el cual comienza en el momento que tal nave amarra su primera espía en el Frente de Atraque y termina cuando la nave suelta su última espía, al momento de desatraque del Frente de Atraque, conforme a su registro.

Tiempo de Ocupación Máximo: significará, respecto de cualquier nave que reciba servicios de Transferencia de Carga en el Frente de Atraque, el Tiempo de Ocupación Máximo con respecto a tal nave, calculado de acuerdo con las fórmulas establecidas en el contrato de concesión.

Tiempo Muerto: con respecto a cualquier nave, significará el período medido en horas o fracciones de ésta, en donde se producen tiempos no productivos durante el turno de trabajo, provocando que los recursos dispuestos por el Terminal, valorizados en dólares por hora por cuadrilla, no puedan cumplir con su labor, ya sea porque las operaciones deban comenzar en un horario distinto al horario fijado para el comienzo de los turnos de trabajo en el Terminal, dando como resultado un tiempo no trabajado o improductivo entre el inicio del turno y el inicio real de las operaciones y/o porque las operaciones terminan antes de la hora fijada para el termino del turno de trabajo, dando por resultado un tiempo no trabajado o improductivo entre el termino real de las operaciones y el termino del turno.

- a) después de la fecha y hora para la cual su representante ha requerido su atraque, si no se le ha programado una fecha y hora de atraque o
- b) después de la fecha y hora programada para su atraque, si se le ha programado una fecha y hora de atraque.

Tal tiempo de espera no comenzará hasta el momento en que tal representante haya solicitado una nueva fecha y hora de atraque de la nave, entendiéndose además que tal Tiempo de Espera en ningún caso comenzará antes de veinticuatro (24) horas después del momento en el cual el representante de la nave haya solicitado su atraque, o si ocurre antes, la fecha y hora programada para su atraque de común acuerdo entre el representante y el Puerto.

Tiempo de Utilización: con respecto a cualquier nave, significará el período en el cual tal nave permanece haciendo labores de transferencia en el Frente de Atraque Número 2, el cual comienza en el momento en que tal nave inicia sus faenas de carga/descarga y termina cuando

la nave finaliza estas operaciones, es decir, son las horas efectivamente trabajadas por la nave durante la ocupación del muelle.

TMC: es la **Tarifa a la Carga por Uso de Muelle** que corresponde al precio unitario expresado en dólares por tonelada de carga y tara transferida, incluyendo la transferida por razones de estiba o desestiba, que se puede cobrar por el uso de la infraestructura del Frente de Atraque y sus accesorios.

TMN: es la **Tarifa a la Nave por Uso de Muelle** que corresponde al precio unitario expresado en dólares por metro (o fracción de metro) de eslora total y por cada hora (o fracción de hora) del Tiempo de Ocupación por parte de la nave, que se puede cobrar a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque, incluyendo el Amarre y Desamarre según lo registrado en el Contrato de Concesión.

Tonelada: significará una tonelada métrica.

Tonelaje: es el peso bruto, expresado en toneladas métricas, incluidas las taras de contenedores, cuando corresponda.

Tonelaje de Registro Grueso (TRG): con respecto a cualquier nave, significa 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: Conjunto de actividades de Amarre y Desamarre, estiba o desestiba, Trinca o Destrinca, Embarque o Desembarque, Porteo, Carguío o Descarguío a medios de transporte terrestre, Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, incluyendo su prestación de dichos servicios; entendiéndose que en el caso de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, éstos servicios incluirán :

- Tratándose del Embarque; las setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir tal carga, más el Tiempo de Ocupación de la misma, y
- Tratándose del Desembarque, (X) el Tiempo de Ocupación de la nave en el caso de Desembarque de graneles o, (Y) veinticuatro (24) horas del Desamarre de la nave, en el caso de otro tipo de carga.

Transportador: Toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un Cargador o Embarcador.

Trincar: es la sujeción de la carga a la estructura de la nave donde se incluye personal y materiales para efectuar dicha actividad. Los materiales podrán ser provistos por cliente, embarcador, nave o estibador dependiendo de la naturaleza del acuerdo.



TTC: es la **Tarifa de Transferencia de Contenedores** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por TEU, que se puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores, según lo registrado en el contrato de concesión.

TTF: es la **Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada, que se puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga que no esté movilizada en contenedores ni en forma de graneles, según lo registrado en el contrato de concesión.

TTG: es la **Tarifa de Transferencia de Graneles** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada, que se puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga que esté movilizada en forma de graneles. Se establece que esta tarifa incluye la TUG.

TUV: es la **Tarifa de Uso de Vía** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por unidad, que se puede cobrar a los Usuarios por el ingreso, operación y permanencia, por las primeras ocho (8) horas en el Frente de Atraque de cada equipo ferroviario (carro o vagón) según lo registrado en el contrato de concesión.

Usuarios: Entidades que utilizan los Servicios Básicos y Servicios Especiales que se ofrecen en el Frente de Atraque durante el plazo de vigencia del Contrato de Concesión.

Zarpe: es el acto de abandono de una nave del puerto.

CAPITULO II

OBJETIVO Y ALCANCE

Artículo 2° Dando cumplimiento a lo dispuesto por la Empresa Portuaria Antofagasta, y en conformidad a lo que dispone el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque, la Empresa de Muellaje **Servicios Marítimos y Transportes Ltda.**, mencionada en adelante como **Ultraport Ltda.**, o simplemente la **Empresa**, ha estructurado el presente Manual de los Servicios, cuyo objetivo es contar con un compendio de procedimientos y normas de conocimiento público, que rigen la prestación de servicios.

Artículo 3° Este Manual de los Servicios presenta la identificación de los servicios que **Ultraport Ltda.**, presta en el Frente de Atraque multioperado del Puerto de Antofagasta. Al mismo tiempo indica la descripción de los servicios, las actividades que contempla la operación de los mismos, los recursos que utiliza la Empresa y las tarifas.

Los valores son netos y debe agregarse el Impuesto al Valor Agregado, IVA cuando corresponda.

Artículo 4° La Empresa de Muellaje Ultraport Ltda., presta los servicios señalados en este Manual de Servicio, en los términos aquí establecidos, razón por la cual se consigna que los usuarios que los solicitan se entienden en conocimiento de las normas y procedimientos aquí referidos.

Los Usuarios, según lo establecido en el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque, tienen libertad para contratar los servicios. Por consiguiente, los usuarios que requieran servicios de Ultraport Ltda., quedan sujetos a las presentes disposiciones y deben hacerlo en la forma y oportunidad que aquí se establece.

Artículo 5° Las tarifas del presente Manual de los Servicios de la Empresa de Muellaje **Ultraport Ltda.**, son máximas y corresponden al conjunto de servicios cuya prestación está definida como servicio integral, sin perjuicio de la composición y condiciones

establecidas en los contratos especiales que la **Empresa** mantenga en forma permanente con sus clientes representados.

Artículo 6° Sin desmedro de lo anterior, la **Empresa** puede entregar una oferta menor de servicios a la definida como servicio integral, con una tarifa también menor a la correspondiente a dicho servicio.

Asimismo, la **Empresa** podrá definir de la misma manera, cada servicio en forma individual, asimilando a cada uno de ellos la correspondiente tarifa pública. La **Empresa** podrá definir nuevas tarifas y/o servicios.

En ambos casos, la **Empresa** podrá considerar tarifas menores, descuentos por volumen, o por otras razones.

La moneda de facturación de los servicios será en pesos.

Artículo 7° De la misma forma, algunos servicios pueden ser entregados de manera integral o parcialmente a un cliente representado, dependiendo de las condiciones del contrato, si corresponde.

Artículo 8° Teniendo en cuenta el futuro desarrollo y modernización de los sitios públicos de la Empresa Portuaria de Antofagasta, el presente Manual podrá ser modificado en conformidad con las disposiciones reglamentarias vigentes

El presente Manual y sus modificaciones, debidamente certificado, entrará en vigencia sólo después de ser aprobado por la Empresa Portuaria de Antofagasta y transcurridos treinta días desde su aprobación, período estimado suficiente conveniente para conocimiento de los usuarios, el que estará a disposición de toda persona que lo requiera para consulta, en oficinas de Ultraport Ltda.. Antofagasta.



CAPITULO III

DISPOSICIONES GENERALES

Disposiciones Generales

Artículo 9° En cumplimiento a lo dispuesto por la Empresa Portuaria Antofagasta, administradora del Frente de Atraque bajo cuyo esquema multioperado actúa la Empresa de Muellaje **Ultraport Ltda.**, el presente manual y las tarifas de los servicios prestados, se encuentran a disposición de sus usuarios en las oficinas de la **Empresa** y en las oficinas de la Empresa Portuaria Antofagasta.

De los horarios:

Artículo 10° Los servicios ofrecidos se prestarán según procedimientos propios definidos por **Ultraport Ltda.**, y que den cumplimiento a los procedimientos aplicados en el Puerto de Antofagasta, establecidos por la Autoridad marítima, de lunes a domingo, incluido los festivos, en jornada de turnos establecidas y que den cumplimiento a la legislación laboral vigente. Jornada de Turnos :

1° Turno	: de	08:00	a	15:30	Hrs.
2° Turno	: de	15:30	a	23:00	Hrs.
3° Turno	: de	23:00	a	06:30	Hrs.
Prolongación	: de	06:30	a	08:00	Hrs.

Se exceptúa el trabajo entre las 15:30 hrs. del 24 de Diciembre y hasta las 15:30 hrs. del 25 de Diciembre, al igual que de las 15:30 hrs. del 31 de Diciembre y hasta las 15:30 hrs. del 1 de Enero.

De las Facturas:

Artículo 11° En los servicios con tarifas en dólares, el cálculo para el pago en moneda nacional se determinará aplicando la tasa o tipo de cambio del dólar observado, vigente al momento de la facturación, establecido por el Banco Central de Chile.

De los Reclamos:

Artículo 12° Los reclamos que efectúen los usuarios en relación con el presente manual, se podrán realizar sólo por escrito, mediante el envío de fax, correo electrónico o por medio de cartas enviadas por correo o presentadas en la oficina de la **Empresa**, de Lunes a Viernes y entre las 08:30 y las 18:00 Hrs.

Artículo 13° La presentación del reclamo debe explicar los motivos del mismo, adjuntando copia de las facturas correspondientes u otros antecedentes que el usuario estime necesarios para agregar claridad a su presentación.

La **Empresa** sólo recibirá los reclamos que correspondan a servicios prestados, hasta tres (3) meses posteriores a la fecha del término del servicio, obligándose a contestarlos por escrito dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha registrada en la recepción del reclamo.

CAPITULO IV

SOLICITUD DE LOS SERVICIOS

De las Solicitudes:

Artículo 14° Los servicios que presta la Empresa de Muellaje **Ultraport Ltda.**, deben ser solicitados por escrito, utilizando para ello una estructura determinada por la **Empresa** y que corresponde a la "Solicitud de Servicios", cuya forma y contenido se indica en el Anexo N°1 del presente manual de Servicios.

El interesado deberá solicitar de manera explícita el servicio requerido, utilizando para este efecto cualquier documento que notifique por escrito, fono-fax, correo electrónico de la realización del servicio. **Ultraport Ltda.**, podrá exigir un formato de solicitud de servicio específico de acuerdo a la condición y naturaleza que sea el servicio.

A la Solicitud de Servicios se le podrá exigir que se acompañe de algunos antecedentes específicos según la condición del servicio y que contenga, al menos, la siguiente información:

- Nombre y principales características de la nave.
- Especificación del tipo de carga.
- Cantidad y tonelaje de carga.
- Distribución de la carga en bodegas de la nave
- Alguna indicación específica para la manipulación
- Especificaciones de las Condiciones en que se contrató el transporte de la carga.
- Otros

Artículo 15° La Solicitud de Servicio podrá ser presentada por el interesado con la debida anticipación, en horarios de oficina de Lunes a Viernes de 08:30 a 18:00 hrs., si es en forma personal o durante todo el día si es vía fax o correo

electrónico. También podrá hacerse la solicitud vía teléfono, respaldándose por escrito posteriormente de acuerdo a la forma que disponga **Ultraport Ltda.** y según los procedimientos que se exijan por la Empresa Portuaria Antofagasta, dependiendo de la naturaleza del servicio y los contratos a largo plazo que se tengan.

Artículo 16° A la Solicitud de Servicios, la **Empresa** le podrá exigir que en una presentación de una solicitud, se acompañe de algunos antecedentes específicos según la condición del servicio y que aporten una correcta información con relación a la operación que deba ejecutarse, tales como:

- Nombre y principales características de la nave.
- Especificación del tipo de carga.
- Cantidad y tonelaje de carga.
- Distribución de la carga en bodegas de la nave
- Alguna indicación específica para la manipulación
- Especificaciones de las Condiciones en que se contrató el transporte de la carga.
- Otros

De los Desistimientos:

Artículo 17° La cancelación o desistimiento de un servicio podrá ser presentado por el usuario a través de un correo electrónico, durante todo el día, a través del envío de un fax o personalmente en las oficinas de la **Empresa**, en horario de oficina, de Lunes a Viernes de 08:30 a 18:00 Hrs.

La **Empresa** considerará válidamente presentados los desistimientos que el usuario realice, con a lo menos, veinticuatro (24) horas de antelación respecto del turno programado para las faenas. En caso contrario, la **Empresa** aplicará el concepto de Falsa Nombrada, cuyo valor será de US\$ 80 por hombre / turno.

Del Procesamiento de las Solicitudes:

Artículo 18° La **Empresa** procesará la solicitud de servicios de acuerdo a la urgencia de ellas, efectuando los programas de atención, para lo cual requerirá, previo a la ejecución de las actividades, los siguientes antecedentes, tanto

proveniente del cliente o contratante del servicio, como de la agencia de naves. Estos son:

- Manifiestos de carga.
- Listado de mercancías peligrosas.
- Listado de contenedores, CAL.
- Planos de estibas.
- Packing list.
- Hatch list.
- Otros; que se requerirán a expresa solicitud.

Artículo 19° No obstante a lo expresado en el artículo precedente, las solicitudes se ordenarán por fecha y hora del requerimiento del servicio, comenzando la atención por la más próxima.

Artículo 20° Luego de procesada la solicitud de servicio, la **Empresa** coordinará internamente la prestación del servicio solicitado, planificando todas las actividades involucradas y podrá informar a sus clientes acerca de los procesos operativos y de la estimación de tiempos de la operación.

CAPITULO V

SERVICIO DE ESTIBA Y DESESTIBA DE CARGA

En el presente capítulo se describirá el servicio asociado a la operación de estiba y desestiba de carga, indicando las actividades y recursos que se utilizan. Esta descripción abarca las variaciones según si el servicio de Estiba / Desestiba es para Contenedores, Carga General, Carga de Proyectos, Graneles Sólidos, etc.

Descripción del Servicio

Artículo 21° El servicio de estiba y desestiba consiste en programar, ejecutar y controlar las actividades relacionadas con las operaciones de estiba y desestiba de carga, y su movilización desde tierra a bordo de las naves o viceversa, incluyendo todas las actividades y faenas intermedias que corresponda ejecutar para completar la operación de estibar y desestibar la carga.

El servicio de estiba y desestiba consiste en la ejecución integral de un variado conjunto de actividades, según como se describe:

Actividades que Incluye el Servicio:

1.- En la Operación de Embarque:

Artículo 22° En la operación de estiba, se incluye las actividades de retirar la carga de los lugares de acopio o stacking de exportación o cabotaje, realizar el embarque de la carga de acuerdo a una secuencia determinada y trincar o acomodar la carga a bordo para afianzar su posición en la nave.

Artículo 23º La **Empresa** planificará periódicamente el ingreso de la carga a ser embarcada por el Terminal Multioperado, con anticipación y de común acuerdo con los procedimientos que indique la Empresa Portuaria Antofagasta. Se solicitarán y/o actualizarán espacios requeridos para la zona de acopio o stacking de contenedores, y se mantendrá informado respecto a la llegada de carga a los stacking.

Artículo 24º Para el caso de los contenedores, el personal encargado de **Ultraport Ltda.**, recibirá los contenedores, a través de su Gate Control. Este personal de la **Empresa**, emitirá el documento de traspaso de responsabilidades denominado EIR, donde se procederá a indicar el estado de la recepción del contenedor. Seguidamente, se procederá al ingreso al stacking de la nave del contenedor que cumpla con las condiciones adecuadas, para su posterior embarque.

Para el caso de la carga fraccionada, granel y otro tipo de carga no contenedorizada, el personal encargado de **Ultraport Ltda.**, procederá a inspeccionar o verificar la condición de arribo de la carga, de acuerdo a la documentación necesaria que entregue el cliente o sus representantes.

Artículo 25º Al iniciar la operación de embarque, las cargas serán retiradas del lugar de apilamiento, cargadas en los vehículos de porteo, trasladadas al costado de la nave y embarcadas según una secuencia determinada que optimice los recursos a utilizar.

Artículo 26º Una vez efectuado el embarque, las cargas serán trincadas o acomodadas a bordo para afianzar su posición en la nave, de acuerdo a instrucciones y a satisfacción del comando de la nave.

La **Empresa** entregará la documentación de acuerdo a requerimiento o procedimientos establecidos por la Empresa Portuaria Antofagasta, tales como, tarjetas, reportes de operación u otros.

1.- En la Operación de Desembarque:

Artículo 27º En la operación de desestiba, se incluye las actividades de destrincar la carga a bordo o disponerla para su desembarque, realizar el desembarque

de la carga y realizar el porteo de la carga al lugar de entrega a los consignatarios o sus representantes o a un almacenista.

Artículo 28º El servicio de estiba y desestiba considera, tanto para la preparación de la carga por estibar, como para el procesamiento de la carga desestibada, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción o despacho de la carga, incluyendo su administración y gestión.

Artículo 29º El servicio de estiba y desestiba considera, además, el procesamiento de las cargas desestibadas, en el caso de los desembarques. Se entenderá por procesamiento de las cargas desestibadas:

- La **Empresa** planificará periódicamente la descarga en el Terminal Multioperado, de acuerdo con los procedimientos propios y requerimientos de la empresa portuaria.
- La **Empresa** procederá a la descarga de la nave la cual incluirá la destrinca, desestiba, descarga, manipulación de la carga en tierra y porteo, si corresponde según las condiciones establecidas en el acuerdo o contrato del servicio. Además, se podrá entregar la carga a consignatario y/o almacenistas en forma directa, indirecta o diferida.

Artículo 30º La **Empresa** entregará la documentación de acuerdo a requerimiento o procedimientos establecidos por la Empresa Portuaria Antofagasta, tales como, tarjas, reportes de operación u otros.

Artículo 31º Cuando por razones ajenas a la **Empresa**, se produzcan períodos inactivos prolongados o tiempos muertos superiores a una hora en las faenas de la nave, corresponderá aplicar un cobro adicional denominado como Tiempo Muerto, por todo el período inactivo, de US\$ 150 por Hora / Cuadrilla.

De los Recursos utilizados:

Artículo 32º En el servicio de Estiba y Desestiba de Carga, la **Empresa** dispondrá de los siguientes recursos:

- Personal de supervisores especializados en la coordinación de las operaciones de carga general fraccionada, carga en contenedores, carga granel, cargas de proyecto, etc.
- Operadores de equipos especializados (grúas horquillas, Cargadores Frontales, Buldozer, etc.), utilizados en la operación de estiba y desestiba de carga.
- Cuadrillas de estibadores o movilizadores, apropiadas a las operaciones y faenas que conforman los distintos servicios.
- Los accesorios y la utilería adecuada para las operaciones de los distintos tipos de carga.

Los recursos utilizados se describen de acuerdo al tipo de carga que se esté manipulando.

1. En la Carga Contenedorizada

Artículo 33º Para el otorgamiento del servicio de estiba y desestiba de carga contenedorizada, la **Empresa** proveerá de los recursos necesarios para realizar una operación adecuada y brindar un servicio apropiado de acuerdo a las condiciones establecidas con el cliente.

En consecuencia, en este servicio la **Empresa** proveerá personal capacitado, equipos especializados, transporte, materiales y utilería necesarios y adecuados para ejecutar este servicio. Para ejecutar este servicio se considera la utilización de grúas de nave.

2. En la Carga Fraccionada

Artículo 34º Para el otorgamiento del servicio de estiba y desestiba de carga fraccionada, la **Empresa** proveerá de los recursos necesarios para realizar una operación adecuada y brindar un servicio apropiado, de acuerdo a las condiciones establecidas con el cliente.

En consecuencia, en este servicio la **Empresa** proveerá los recursos de personal capacitado, equipos portuarios tales como grúa horquillas, de acuerdo a las características de la carga, materiales y utilería necesarios y

adecuados para efectuar la transferencia de la carga. Se considera la utilización de grúas de nave.

Cabe señalar, que dentro de la carga fraccionada se consideran los vehículos, para lo cual la **Empresa** proveerá los recursos de personal y equipos, materiales y utilería necesaria para efectuar la transferencia.

No se incluye, dentro de la carga fraccionada, las cargas especiales sobredimensionadas por volumen y peso. Se considera carga sobredimensionada cuando se supere las 30 toneladas y/o los 50 m³ de volumen.

3. En la Carga Granel sólida

Artículo 35º Para el otorgamiento del servicio de estiba y desestiba de carga granel sólida, la **Empresa** proveerá la totalidad de los recursos necesarios para realizar una operación adecuada y brindar un servicio apropiado.

En consecuencia, en este servicio la **Empresa** proveerá los recursos de personal, equipos portuarios tales como cargadores frontales, cercos antipolutivos u otro tipo de equipo, de acuerdo a las características de la carga y las normativas vigentes emitidas por la Empresa Portuaria Antofagasta. Además, se requiere de materiales necesarios para efectuar la transferencia de la carga, tales como cintas transportadoras u otro elemento que facilite la transferencia de la carga. En caso de ser necesario, se considera la utilización de grúas de nave.

CAPITULO VI

SERVICIOS ADICIONALES

Artículo 36º Este concepto comprende a todas aquellas prestaciones que se derivan de las actividades y operaciones realizadas para la atención de la estiba y desestiba de la carga y que son tratadas particularmente. Corresponde a servicios menores, de apoyo a los principales, que son realizados en cualquier lugar del Terminal Multioperado, en los sitios de atraque, sus áreas de respaldo o áreas de uso común.

Servicio de Consolidación de Contenedores

Artículo 37º El servicio consiste en disponer las acciones operativas y recursos necesarios para llenar o consolidar el contenedor con la carga general fraccionada.

Este servicio en su generalidad consiste en:

- Disponer de un área dentro de los recintos del Terminal Multioperado, área que será previamente solicitada y programada de acuerdo a las necesidades de espacio requeridas y a la cantidad de contenedores a consolidar.
- Se deben considerar, movimientos de grúa portacontenedor tanto para la bajada desde camión (vacío), como la izada del contenedor cargado sobre camión y su traslado al stacking de embarque.
- Se podrá recepcionar la carga en el área establecida, previo al inicio de la faena de consolidación, siempre y cuando ésta se encuentre con su correspondiente tramitación aduanera, debidamente visada por el Servicio Nacional de Aduanas.
- Debe incluir el personal y grúas móviles suficientes para llenar el contenedor y trincar la carga en su interior.

- Por último, este servicio considera la confección de tarjetas y la instalación de sellos de seguridad a los contenedores.

Servicio de Desconsolidación de Contenedores

Artículo 38º El servicio consiste en disponer las acciones operativas y recursos necesarios para vaciar o desconsolidar el contenedor con la carga general fraccionada.

Este servicio en su generalidad consiste en:

- Disponer de un área dentro de los recintos del Terminal Multioperado, área que será previamente solicitada y programada, de acuerdo a las necesidades de espacio requeridas y a la cantidad de contenedores a desconsolidar.
- Se deberán considerar movimientos de grúa portacontenedores para la bajada desde camión (lleno).
- Con relación a la mercancía desconsolidada, en caso de entrega directa, se puede entregar la carga sobre plataforma de camión del consignatario, o en caso de entrega indirecta, se hace la entrega a almacén de la Empresa Portuaria Antofagasta.
- Se deberá proceder a la firma de la correspondiente documentación que emite el almacenista.
- Debe incluir el personal y grúas móviles suficientes para vaciar el contenedor.
- Por último, este servicio considera la confección de tarjetas, acta de desconsolidación y el corte / retiro de sellos de seguridad a los contenedores.

Servicio de Movilización Vía Muelle

Artículo 39º El servicio consiste en un conjunto de actividades operativas y de recursos necesarios para el reordenamiento de la carga, que por razones operativas se hace necesario movilizar la carga desde el interior de la nave, hasta el muelle y posteriormente desde el muelle hasta las bodegas de la nave. Para dar cumplimiento a esta operación, se dispondrán los mismos recursos indicados en el servicio de estiba y desestiba. Este servicio variará de

acuerdo a las condiciones de la carga, es decir, contenedores de 20' y 40', llenos o vacíos y para la carga fraccionada.

Servicio de Movilización a Bordo

Artículo 40º El servicio consiste en un conjunto de actividades operativas y de recursos necesarios para el reordenamiento de la carga, que por razones operativas se hace necesario movilizar a bordo de la nave. Para dar cumplimiento a esta operación, se dispondrán los mismos recursos indicados en el servicio de estiba y desestiba. Este servicio variará de acuerdo a las condiciones de la carga, es decir, contenedores de 20' y 40', llenos o vacíos y para carga fraccionada, etc.

Servicio de Porteo de Carga

Artículo 41º Para el caso de desembarque de carga; el servicio consiste en movilizar la carga desde el gancho de la grúa de nave, hacia los vehículos de transporte, o a un área de almacenamiento designada por la Empresa Portuaria Antofagasta, o a un área de respaldo en espera de algún vehículo de transporte.

Para el caso de un embarque; el servicio consiste en movilizar la carga desde un vehículo de transporte, o desde un área previamente designada y autorizada por la Empresa Portuaria Antofagasta, hacia el gancho de la grúa.

Servicio de Carguío o descarguío de carga

Artículo 42º Para el caso del Carguío; el servicio consiste, en posicionar sobre un vehículo de transporte, un contenedor o una carga general fraccionada para permitir su movilización o traslado.



Para el caso del Descarguío; el servicio consiste en levantar y sacar la carga que viene en el medio de transporte y posicionar en algún lugar definido.

De acuerdo a la naturaleza del servicio, éste podrá efectuarse por operación o por movimiento, según sea la modalidad acordada.

Los recursos requeridos para efectuar este servicio son: Personal, Grúa Portacontenedores, Grúa Horquillas o Grúas Especiales, de acuerdo al tipo de carga a movilizar.

Servicio de arriendo de equipos

Artículo 43º El servicio consiste en arrendar los equipos portuarios disponibles para apoyo a las faenas portuarias dependiendo de la naturaleza del servicio y según el tipo de carga. Podrá ser en base a turno, hora o movimiento según la modalidad acordada y el tipo de equipo requerido.

Los recursos para efectuar este servicio son: Grúas Horquillas, Cargador Frontal, Buldozer trimador u otro equipo que **Ultraport Ltda.**, disponga en su momento. Aparte se puede considerar el operador del equipo, cuya inclusión será acordada entre **Ultraport Ltda.**, y el usuario solicitante del servicio.

Servicio de arriendo de materiales

Artículo 44º El servicio consiste en proveer de diversos materiales de apoyo a las faenas portuarias. dependiendo del servicio y las necesidades del usuario y de acuerdo al tipo de carga a transferir.

Podrá ser en base a turnos o períodos de tiempos, de acuerdo a la modalidad acordada.

Los recursos para efectuar este servicio son: el material requerido por el solicitante.



Servicio de provisión de personal

Artículo 45° El servicio consiste en proveer de trabajadores especializados para la operación portuaria a bordo de las naves o al interior de los recintos portuarios, para participar en las faenas de estiba y desestiba o de cualquier operación complementaria dentro de los recintos portuarios.

El servicio será en base a la modalidad de turno y dentro de las normas laborales vigentes.

Los recursos para efectuar este servicio es el personal especializado.

Otros Servicios

Artículo 46° Dentro de los servicios que ofrece la **Empresa**, también se podrán efectuar otros servicios menores que pueden ser parte de los servicios anteriormente definidos. Sin embargo, también podrán cobrarse los siguientes conceptos:

- **Horas de Espera;** corresponde a todo tipo de horas o fracción de horas que demoran o detienen una faena provocadas por cualquier causa que no es atribuible a **Ultraport Ltda.**
- **Habilitaciones en horarios especiales o días festivos;** corresponde al costo de habilitar personal, equipos y materiales por turno para alguna atención especial en un día festivo o en horarios especiales. Esta habilitación se cobra en base a la cantidad de personas, equipos y materiales que se requieren aplicándose la tarifa de servicio de personal, arriendo de equipos y/o arriendo de materiales, según sea necesidad.
- **Tramitaciones y Documentación;** corresponde al servicio que puede ejercer la **Empresa** por cualquier tramitación y/o documentación requerida. Considera disponer de una persona durante un turno de trabajo, aplicándose la tarifa de servicio de personal de acuerdo a la cantidad de personal requerido según tramitaciones y/o documentaciones.



ANEXO N° 1

“SOLICITUD DE SERVICIOS”

"Estructura para la solicitud de servicio"

Contenido de Información para la solicitud de Servicios de Ultraport Ltda.	
Fecha de Solicitud	:
Nombre Usuario	:
Rut	:
Dirección	:
Teléfono	:
E-mail	:
<u>Información del Servicio</u>	
Tipo de Servicio	:
Nombre Nave	:
Características de Nave	:
Tipo de carga	:
Tonelaje	:
Lugar de Operación	:
Período de Ejecución	:
Antecedentes Adicionales	

ANEXO N° 2

“CUADRO DE TARIFAS MAXIMAS”

SERVICIOS Y TARIFAS DE MUELLEJE DE ULTRAPORT LTDA. (1)

Servicio	Tarifas Máximas		
	Uport	Moneda	Unidad de cobro
DESCARGA/EMBARQUE			
RECEPCIÓN / DESPACHO COBRE METALICO	0,8	US \$	TONS.
CARGUIO / PORTEO COBRE METALICO	1,6	US \$	TONS.
ESTIBA COBRE METALICO	2,3	US \$	TONS.
ACOPIO MINERALES CONCENTRADOS	3,5	US \$	TONS.
ESTIBA MINERALES CONCENTRADOS	2,5	US \$	TONS.
DESESTIBA Y DESPACHO MINERALES CONCENTRADOS	8,5	US \$	TONS.
ACOPIO + ESTIBA HARINA PESCADO A GRANEL	6,0	US \$	TONS.
ESTIBA/DESESTIBA CARGAS ESPECIALES (*)	caso a caso	US \$	TONS. y/o M3
ESTIBA/DESESTIBA CARGA OTROS GRANEL SÓLIDO	9	US \$	TONS.
ESTIBA/DESESTIBA CTR. LLENO 20'	95	US \$	UNID.
ESTIBA/DESESTIBA CTR. LLENO 40'	105	US \$	UNID.
ESTIBA/DESESTIBA CTR. VACIO 20'	95	US \$	UNID.
ESTIBA/DESESTIBA CTR. VACIO 40'	105	US \$	UNID.
ESTIBA/DESESTIBA CARGA FRACCIONADA	15	US \$	TONS.
ESTIBA/DESESTIBA VEHÍCULO	7	US \$	UNID.
* sobre 30 ton y 50 m3			
MOVILIZACIONES A BORDO Y VIA MUELLE			
LLENO VIA NAVE CTR 20'	65	US \$	UNID.
LLENO VIA MUELLE CTR 20'	140	US \$	UNID.
LLENO VIA NAVE CTR 40'	65	US \$	UNID.
LLENO VIA MUELLE CTR 40'	140	US \$	UNID.
VACIO VIA NAVE CTR 20'	65	US \$	UNID.
VACIO VIA MUELLE CTR 20'	140	US \$	UNID.
VACIO VIA NA VE CTR 40'	65	US \$	UNID.
VACIO VIA MUELLE CTR 40'	140	US \$	UNID.



CARGA SUELTA VIA NAVE	15	US \$	TONS.
CARGA SUELTA VIA MUELLE	18	US \$	TONS.

SERVICIOS Y TARIFAS DE MUELLAJE DE ULTRAPORT LTDA. (2)

Servicio	Tarifas Máximas		Unidad de cobro
	Uport	Moneda	
CONSOLIDACIÓN / DESCONSOLIDACION			
CONSOLIDACION 20'	260	US \$	UNID.
CONSOLIDACION 40'	320	US \$	UNID.
DESCONSOLIDACION 20'	260	US \$	UNID.
DESCONSOLIDACION 40'	320	US \$	UNID.
PORTEO DE CARGA	10	US \$	TONS.
CARGUÍO	10	US \$	TONS.
ARRIENDO DE EQUIPOS			
Grúa Horquilla 3 tons	35	US \$	hrs
Grúa Horquilla 7 tons	50	US \$	hrs
Cargador Frontal	40	US \$	hrs
Bulldózer Trimador	500	US \$	Turno
Cerco Contenedores	2500	US \$	por cerco (hasta 3 días)
ARRIENDO DE MATERIALES (**)	30	US \$	hora
** Tarifa Máxima, la cual será revisada dependiendo del tipo de material en arriendo.			
HORAS DE ESPERA	150	US \$	HORA
SERVICIO DE PERSONAL	80	US \$	HOMBRE/TURNO
SERVICIO DE MANIPULACION, ENTREGA Y RECEPCIÓN DE ESPIAS	110	US\$	POR ESPIA

ANEXO N° 3

“ VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA EN LA OPERACION DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE “

La **Empresa** asegura el cumplimiento de los niveles mínimos de transferencia solicitados por la Empresa Portuaria de Antofagasta, en las operaciones de embarque/desembarque, de acuerdo a la siguiente tabla:

CARGA GENERAL

COBRE CATODO (BULK CARRIER)	150 TONELADAS POR HORA NAVE
COBRE CATODO (CELULARES- B/B)	100 TONELADAS POR HORA NAVE
COBRE ANODOS	120 TONELADAS POR HORA NAVE
SACOS PRESLINGADOS	70 TONELADAS POR HORA NAVE
SACOS SUELTOS	20 TONELADAS POR HORA NAVE
BIG BAGS	80 TONELADAS POR HORA NAVE
ATADOS Y PLANCHA DE FIERRO	70 TONELADAS POR HORA NAVE
CHATARRA	40 TONELADAS POR HORA NAVE

CARGA GENERAL FRACCIONADA

CARGA GENERAL FRACCIONADA	35 TONELADAS POR HORA NAVE
---------------------------	----------------------------

CARGA AUTOMOTOR

VEHICULOS	90 UNIDADES POR HORA NAVE
-----------	---------------------------

CARGA CONTENEDORIZADA

CONTENEDORES	7 UNIDADES POR HORA NAVE
--------------	--------------------------

CARGA GRANEL SOLIDO

TRIGO Y MAIZ	65 TONELADAS POR HORA BODEGA DOMINANTE
MURIATO	80 TONELADAS POR HORA BODEGA DOMINANTE
CONCENTRADO COBRE	190 TONELADAS POR HORA BODEGA DOMINANTE
CONCENTRADO ZINC	190 TONELADAS POR HORA BODEGA DOMINANTE
CONCENTRADO PLOMO	190 TONELADAS POR HORA BODEGA DOMINANTE
HARINA DE PESCADO	70 TONELADAS POR HORA BODEGA DOMINANTE