



MANUAL DE LOS SERVICIOS

FRENTE ATRAQUE NÚMERO 2 - PUERTO DE ANTOFAGASTA

INDICE

TITULO I	DEFINICIONES
TITULO II	OBJETO Y AMBITO DE APLICACIÓN
TITULO III	SERVICIOS SUJETOS A TARIFA MAXIMA
Capítulo Primero	Servicios de Uso de Muelle Párrafo 1º Servicio a la Nave por Uso de Muelle Párrafo 2º Servicio a la Carga por Uso de Muelle
Capítulo Segundo	Servicios de Transferencia de Carga
TITULO IV	SERVICIOS ESPECIALES
Capítulo Primero	Servicios de Terminales Párrafo 1º Servicios a Contenedores Refrigerados Párrafo 2º Recepción de Carga fuera de Plazo Párrafo 3º Servicios de Consolidación y Desconsolidación Párrafo 4º Otros Servicios de Terminales
Capítulo Segundo	Servicios de Almacenamiento Párrafo 1º Almacenamiento Párrafo 2º Servicios Complementario al Almacenamiento
Capítulo Tercero	Otros Servicios Especiales
TITULO V	NORMAS DE USO DEL FRENTE DE ATRAQUE
Capítulo 1º	Planificación Naviera
Capítulo 2º	Solicitudes de Servicio y Programación de Faenas
Capítulo 3º	Servicios de Almacenamiento, Acopio y Depósito Comercial
Capítulo 4º	Disposiciones Varias
ANEXO 1	LISTADO DE TARIFAS
ANEXO 2	VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA
ANEXO 3	NORMAS DE INGRESO AL TERMINAL
ANEXO 4	CARGA BOLIVIANA EN TRANSITO
ANEXO 5	REGLAMENTO USO COMPARTIDO DE ELEMENTOS OPERATIVOS
ANEXO 6	TRASLADO DE CARGAS ENTRE FRENTES

TITULO I

DEFINICIONES

Artículo 1.-

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

- (1) **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.
- (2) **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.
- (3) **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.
- (4) **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.
- (5) **Área de Concesión:** significará el área identificada en el anexo IV de las Bases de Licitación y todas las ampliaciones de la misma que ejecute ATI en conformidad al Contrato de Concesión que este tiene con la EPA
- (6) **Armador o Naviero:** significa la persona natural o jurídica que siendo o no propietario de la nave, la explota y expide en su nombre.
- (7) **Artefacto Naval:** significa todo artefacto que no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares.
- (8) **ATI SA:** significará “Antofagasta Terminal Internacional Sociedad Anónima”, empresa Concesionaria del frente de atraque número dos del puerto de Antofagasta.
- (9) **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.
- (10) **Bases de Licitación:** son las Bases de Licitación del frente de atraque número 2 del puerto de Antofagasta, emitidas por la Empresa Portuaria Antofagasta el 30 de Septiembre de 2002, junto con todos sus anexos, y las modificaciones efectuadas a través de las respectivas Circulares Complementarias emitidas.

- (11) **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.
- (12) **Carga Cabotaje:** toda carga transportada por mar, entre dos puntos de la costa del país, de mercancías nacionales o nacionalizadas.
- (13) **Carga Fraccionada:** es toda carga que no esté constituida por Automotores ni por gráneles ni esté movilizada en contenedores.
- (14) **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.
- (15) **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.
- (16) **Carga Transbordo:** 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.
- (17) **Carga en Tránsito:** Carga descargada por una nave en ATI SA, 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.
- (18) **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.
- (19) **CFS o Container Freight Station:** significa Estación o Centro de Consolidación y Desconsolidación de Contenedores.
- (20) **Conocimiento de Embarque:** significa el 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.
- (21) **Consignatario:** significa la persona habilitada por el conocimiento de embarque o documento que haga sus veces para recibir las mercancías.
- (22) **Consolidación:** significa el conjunto de actividades que se realizan para llenar un contenedor, acomodar la carga en su interior y sellarlo, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.
- (23) **Contrato de Concesión:** significa el contrato en virtud del cual la Empresa Portuaria Antofagasta entregó a Antofagasta Terminal Internacional S.A. la concesión exclusiva del Frente de Atraque número 2 del Puerto de Antofagasta y que incluye todos sus anexos y todos los anexos de las Bases de Licitación (salvo el Anexo I de dichas Bases de Licitación), así como sus modificaciones, los que se incorporaron a dicho contrato, pasando a formar parte del mismo.

- (24) **CPM:** significa Complejo Portuario Mejillones
- (25) **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 necesarios para la prestación de dichos servicios.
- (26) **Desamarre:** significará soltar las espías, cadenas o cables que aseguran la nave al Frente de Atraque, incluyendo todas los recursos y actividades terrestres necesarios para la prestación de tal servicio.
- (27) **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.
- (28) **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.
- (29) **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.
- (30) **Desestiba** significa 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
- (31) **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.
- (32) **Días Hábiles:** significará cualquier día que no sea sábado, domingo o feriado legal en la República de Chile.
- (33) **Dólar:** significa la moneda de curso legal vigente de los Estados Unidos de América.
- (34) **Elemento de Transferencia:** todo equipo o elemento fijo o móvil que sirva para transferir carga desde el Terminal a la Nave o viceversa.
- (35) **Embarque:** significa el 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.
- (36) **EPA:** es la Empresa Portuaria Antofagasta.
- (37) **Eslora:** El largo del buque medido en su plano longitudinal entre los puntos mas sobresalientes de proa a popa, medido en metros.

- (38) **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.
- (39) **Estiba** significará 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.
- (40) **Evento de Fuerza Mayor:** significa 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 laborales, “lock out” generales, otras dificultades laborales o de empleo que afecten a la Parte Afectada y que no se deban al incumplimiento de contratos 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, vandalismo, insurrecciones, disturbios civiles, actos de sabotaje, obstrucciones, embargos no judiciales, cortes de energía, actos maliciosos de terceros, y actos de autoridad que no se deban a la culpa de la Parte que invoca el Evento de Fuerza mayor y que asimismo sea imprevisto e imposible de resistir. Se deja constancia que en todo lo que no sea incompatible con la presente definición se aplicará lo establecido en el artículo 45 del Código Civil.
- (41) **Frente de Atraque:** significará el Área de la Concesión entregada a ATI S.A., junto con la infraestructura, equipamiento y otros bienes identificados en el Anexo IV de las Bases de Licitación, y todas las ampliaciones del mismo que ejecute ATI en conformidad al presente contrato.
- (42) **Gen Set:** significa equipo generador que suministra energía eléctrica a los contenedores refrigerados.
- (43) **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.
- (44) **Nave:** toda construcción principal destinada a navegar, cualquiera sea su clase y dimensión.
- (45) **Nave Comercial** significa Nave Mercante.
- (46) **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.

- (47) **Nave Mayor:** significa toda Nave Mercante o Especial, mayor a 50 toneladas de registro grueso o una eslora superior a cuarenta (40) metros.
- (48) **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.
- (49) **Nave Mercante** significan aquellas naves que sirven al transporte nacional o internacional de mercancías o pasajeros.
- (50) **Nave Transporte de Pasajeros:** significa aquella nave de transporte de pasajeros y no de turismo, por lo tanto se excluyen las naves de cruceros.
- (51) **Nave Pure Car Carrier:** es toda Nave Mercante destinadas sólo al transporte de automotores.
- (52) **Nave Full Container:** es toda Nave Mercante destinada sólo al transporte de contenedores.
- (53) **Nave Factoría:** *significa naves especiales que se emplean en la pesca y en la elaboración de productos de pesca.*
- (54) **Porteo:** significa cualquier traslado de carga realizada al interior del Frente de Atraque, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.
- (55) **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.
- (56) **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.
- (57) **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, transbordo o tránsito, después de haber sido recibidos por ATI S.A., con exclusión de aquellos movimientos efectuados con motivo de la prestación de Servicios Sujetos a Tarifas Máximas.
- (58) **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.

- (59) **SAG:** significa el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile.
- (60) **Servicios:** significará los Servicios Básicos y los Servicios Especiales.
- (61) **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).
- (62) **Servicios Especiales:** significará cualquier servicio, distinto de los Servicios Básicos, que preste el ATI a uno o más Usuarios, y por los cuales el ATI tiene el derecho a cobrar un monto o tarifa distinta de la Tarifa Básica.
- (63) **Stacking:** significa centro de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial de Contenedores en el Terminal.
- (64) **Tarifas:** significará el precio en dólares que ATI SA cobrará por los servicios que presta a los usuarios de acuerdo a las Tarifas Básicas y Tarifas Especiales.
- (65) **Tarifas Básicas:** significarán los montos expresados en dólares que ATI S.A. 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, tal como se encuentren registrados en el Contrato de Concesión y sus Anexos.
- (66) **Tarifas Especiales:** cualquiera y toda otra tarifa que ATI S.A. cobra al Usuario, conforme a precios máximos, por la ejecución de Servicios Especiales, según se hayan registrado de acuerdo con el contrato de Concesión.
- (67) **Tarifas Máximas:** durante cualquier Año Contractual, significará el monto máximo que ATI S.A. puede cobrar por Servicios Básicos que se establecen en el Anexo II de las Bases de Licitación, las cuales no pueden superar al índice I Ofertado, el cual, con respecto a cualquier año contractual, significará el Índice Ofrecido, multiplicado por el Factor de Ajuste del PPI para ese Año Contractual.
- (68) **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 ATI SA puede cobrar por el uso de la infraestructura del Frente de Atraque y sus accesorios, según lo registrado en el Contrato de Concesión.
- (69) **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 ATI SA 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.
- (70) **TUV:** es la **Tarifa de Uso de Vía** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por unidad, que ATI SA 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. Se deja establecido sin embargo, que ATI SA no podrá aplicar tarifa alguna a las locomotoras.

- (71) **TTF:** es la **Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada, que ATI SA 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.
- (72) **TTC:** es la **Tarifa de Transferencia de Contenedores** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por TEU, que ATI SA puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores, según lo registrado en el contrato de concesión.
- (73) **TTG:** es la **Tarifa de Transferencia de Graneles** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada, que ATI SA puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga que esté movilizada en forma de graneles, según lo registrado en el contrato de concesión. Se establece que esta tarifa incluye la TUG.
- (74) **TUG:** es la **Tarifa de Uso de Terminal Granelero** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada, que ATI SA puede cobrar a los Usuarios por el uso de las instalaciones para la permanencia y transferencia que componen el Terminal Granelero, incluyendo la provisión de agua, electricidad y la limpieza, y excluyendo el resto de la infraestructura del Frente de Atraque, durante el período que se inicia setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir la carga que utiliza tal terminal Granelero y termina en la fecha y hora que la misma nave desamarra su última espía según lo registrado en el contrato de concesión.
- (75) **TEM:** es la **Tarifa para Embarcación Menor** que corresponde al precio unitario, expresado en Dólares por unidad por día, que ATI SA 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.
- (76) **Terminal:** significa el Frente de Atraque número 2 del Puerto de Antofagasta entregado en concesión a ATI SA con sus respectivas áreas de respaldo y de oficinas. de acuerdo a las especificaciones entregadas en el anexo IV de las Bases de Licitación.
- (77) **TEU:** es la unidad equivalente a un contenedor de veinte (20) pies de longitud.
- (78) **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 en que tal nave amarra su primera espía al atracar en el Frente de Atraque y termina cuando la nave desamarra su última espía al momento de desatraque del Frente de Atraque.
- (79) **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.

- (80) **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 término del turno de trabajo, dando por resultado un tiempo no trabajado o improductivo entre el término real de las operaciones y el término del turno.
- (81) **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 por ATI 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, entendiéndose que si tal nave llega al área de fondeo del Puerto:
- 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
 - 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 ATI SA.
- (82) **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.
- (83) **Tonelada:** significará una tonelada métrica.
- (84) **Tonelaje:** significará el peso total, en Toneladas, de la carga que es objeto de Transferencia de Carga.
- (85) **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.
- (86) **Transferencia de Carga:** es el conjunto de las actividades de 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 administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios; entendiéndose que en el caso de Almacenamiento,

Acopio o Depósito Comercial, éstos servicios incluirán (i) 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 (ii) tratándose del Desembarque, al plazo de veinticuatro (24) horas desde que se complete el Desamarre de la nave.

- (87) **Trinca:** es la actividad que consiste en la sujección de la carga en una nave, e incluirá todos los recursos y actividades necesarios y que según los Estándares Internacionales de la Industria deberían ser proporcionados por ATI S.A. para la prestación de tal servicio.
- (88) **Usuarios:** significará las 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.

TITULO II

OBJETO Y AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.-

El presente Manual de los Servicios ha sido elaborado por ATI S.A. de acuerdo al Artículo 17 del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque publicado en el Diario Oficial el 13 de Julio del 2002 y contiene las normas y los procedimientos aplicables a la prestación de los servicios en el Frente de Atraque Número 2 del puerto de Antofagasta operado por ATI S.A.

ATI S.A. prestará los Servicios a que se refiere este Manual en los términos aquí establecidos. En consecuencia, los Usuarios que requieran servicios de Antofagasta Terminal Internacional S.A., deberán formalizar la petición de servicios de conformidad a las normas y procedimientos establecidos en el presente Manual de Servicios, quedando por tanto sujetos a sus normas, plazos y tarifas aquí contenidos, las cuales son mostradas en valores netos. Estas normas se aplicarán sin perjuicio de las atribuciones legales del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y de los demás órganos de la Administración del Estado, así como de lo que establezcan los Tratados Internacionales vigentes suscritos por el Estado y que sean aplicables a ATI

ATI S.A. velará por el funcionamiento armónico de los sitios del Frente de Atraque número 2 del puerto de Antofagasta, considerando la infraestructura disponible y su eficiente operación.

Artículo 3.-

El presente Manual y sus modificaciones, entrará en vigencia sólo después de ser aprobado por la Empresa Portuaria Antofagasta, y de transcurridos 30 días desde la puesta en conocimiento de los Usuarios, el cual estará a disposición de todo Usuario que lo requiera para su consulta, considerando un ejemplar en la Oficina del Superintendente de Terminal de ATI SA, ubicado al interior del recinto concesionado.

Conforme al Contrato de Concesión, ATI debe registrar ante EPA , inicialmente y cada vez que se modifiquen, una lista de las Tarifas que cobrará a los Usuarios.

El Anexo 1 de este Manual contiene un listado de las Tarifas tanto de los Servicios sujetos a Tarifa Máxima como de los Servicios Especiales, con sus respectivos precios máximos vigentes.

Así también, cualquier consulta relacionada con las materias del Terminal y/o solicitudes de servicios, pueden ser dirigidas al fax 56 55 251392 o por e-mail a la siguiente dirección: **terminal@atiport.cl**

Artículo 4.-

Teniendo en cuenta el futuro desarrollo y modernización del Terminal, el presente Manual podrá ser modificado en conformidad con las disposiciones reglamentarias, todo ello, según lo establecido en el Contrato de Concesión.

TITULO III

SERVICIOS SUJETOS A TARIFA MAXIMA

Artículo 5.- Los Servicios sujetos a Tarifas Máximas son los siguientes:

CODIGO	SERVICIO
TMN	Uso de Muelle a la Nave
TMC	Uso de Muelle a la Carga
TEM	Uso de Muelle Naves menores
TTC	Transferencia de Contenedores
TTG	Transferencia de Graneles
TTF	Transferencia de Carga Fraccionada
TUG	Uso del Terminal Granelero
TUV	Uso de vías

Todas las tarifas se presentan siempre como valores netos, es decir, a cada valor se le debe agregar el IVA cuando corresponda.

ATI SA proporciona los servicios a que se refiere este Manual en los términos aquí regulados, por lo que los clientes que requieren sus servicios quedan sujetos a sus normas, plazos y tarifas establecidas.

Para el cobro de los servicios portuarios se usará el sistema métrico decimal o en base a la unidad de peso o volumen según corresponda. Su cobro mínimo será la tonelada métrica o el metro cúbico.

Los servicios se realizarán conforme a las normas generales y horarios que fije ATI SA.

CAPÍTULO PRIMERO SERVICIOS DE USO DE MUELLE

Artículo 6.- El Servicio de Uso de Muelle consiste en el derecho que tienen los Armadores, por sí o por intermedio de su Agente de Naves o Representantes, y los Embarcadores o Consignatarios de carga, por sí o por intermedio de sus Representantes, a usar la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque Número 2 del Puerto de Antofagasta.

El cobro de este servicio por ATI S.A. se hace a través de dos Tarifas: la “Uso de Muelle a la Nave” que puede ser aplicado a una nave mayor o menor y el “Uso de Muelle a la Carga”.

Párrafo 1º Servicio a la Nave por Uso de Muelle

Artículo 7.-

El SERVICIO A LA NAVE POR USO DE MUELLE es el derecho que tienen los Armadores, por sí o por intermedio de su Agente de Naves o Representantes, a usar la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque Número 2 del Puerto de Antofagasta en la atención de Naves Mercantes Mayores y Menores, Naves Especiales Mayores y Menores y Artefactos Navales. Las Naves Factorías recibirán el mismo tratamiento que las Naves Mercantes.

El Agente de Naves o representante del Armador tiene la representación del dueño, armador o capitán de la nave, por lo que se entiende suficientemente investido para realizar todas las tareas relacionadas con la atención de la nave en puerto. Conjuntamente, el Agente de Naves o el Representante del dueño o Armador, serán solidariamente responsables con dicho dueño o Armador del pago de los servicios prestados a la embarcación.

ATI SA proporcionará la infraestructura portuaria en condiciones operativas para el atraque y permanencia de las naves de manera segura, contemplando el uso del muro gravitacional del muelle de atraque, bitas y las defensas del muelle.

El servicio se inicia cuando se recibe la primera espía de amarra y finaliza cuando se larga la última espía de amarra desde la bita respectiva. Se aplica a todas las naves que hagan uso de los sitios o muelles de atraque.

El servicio incluye: la cuadrilla de amarradores y la mantención en condiciones operativas del muelle de atraque y sus demás instalaciones básicas, además de mantener limpio el fondo del mar en el área de atraque, disponer de bitas, defensas de costado, rejeras y boyas que ATI S.A. estime necesarias en conformidad a las normas de la Autoridad competente. En este sentido, para todas las maniobras de atraque deberá estar demarcado el sitio. En el día por banderas o conos y de noche por balizas luminosas. Además, de noche y para estos efectos deberán estar encendidas las luminarias de las explanadas correspondientes. Adicionalmente, el Supervisor de ATI a cargo de la amarra de la nave en el sitio asignado, mantendrá escucha en canal 08 desde a lo menos media hora antes del atraque o zarpe de una nave y mientras dure la faena, con el objeto de coordinar adecuadamente las faenas de Atraque o desatraque de una nave.

Artículo 8.-

El cobro de este servicio por ATI S.A. se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 111: Tarifa por Uso de Muelle a la Nave en sitio 7.**

Es el precio unitario, expresado en dólares por cada metro o fracción de metro de eslora total o máxima (que es la consignada en la publicación Lloyd's Register of Shipping) y por cada hora o fracción de hora del Tiempo de Ocupación por parte de la nave, que el Terminal cobra a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque, incluyendo el primer amarre y último desamarre de la nave al terminal, especificándose

de esta manera con el fin de acotar los casos en que las naves tienen más de una amarra y/o desamarra cuyos casos tienen un tarifado especial (TAR 501)

□ **TAR 112: Tarifa por Uso de Muelle a la Nave en sitios 4, 5 y 6.**

La aplicación de esta tarifa y su cobertura es la misma que la TAR 111, pero aplicada a los sitios 4, 5 y 6.

□ **TAR 113: Tarifa por Uso de Muelle para Embarcaciones Menores.**

Es el cobro unitario, expresado en dólares, por nave por día de estadía, que se aplicará a todas las naves menores, es decir, se aplicará a aquellas naves que tienen 50 o menos toneladas de registro grueso o a las naves cuya eslora sea menor o igual a 40 metros y a los remolcadores que tengan a Antofagasta como su puerto base y/o normal de operación, entendiéndose como normal de operación, que sus faenas las realiza en Antofagasta en forma permanente.

□ **TAR 114: Tarifa por Uso de Muelle Naves de Guerra ó Científicas**

Es el precio unitario, expresado en dólares por cada metro o fracción de metro de eslora total y por cada hora o fracción de hora, del Tiempo de Ocupación por parte de las naves de guerra ó científicas que el Terminal cobra a estas naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque. Este servicio no incluye el amarre y desamarre de las naves de guerra, el cual es hecho por su propio personal.

ATI SA, a solicitud previa expresa del Armador o del Agente de Naves representante, cobrará esta tarifa especial a las naves científicas, naves con ayuda humanitaria, naves pertenecientes a organizaciones internacionales de carácter laboral o cultural y otras con fines sociales, cuya situación sea calificada por ATI SA, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que no exista demanda por ocupación del sitio respectivo, lo que se acreditará en el acta de la reunión de Programación de Atraque de Naves.
- b) Que se haya solicitado por escrito, con antelación al atraque de la nave.

Artículo 9.-

La Tarifa TAR 111, TAR 112 y TAR 114 se aplicará a todas las naves o artefactos navales que ocupen los sitios del Frente de Atraque Número 2.

Las Naves Mercantes y Especiales, Mayores y Menores, y los Artefactos Navales que se encuentren abarloados a otra Nave o Artefacto Naval, deberán pagar las Tarifas a la Nave por Uso de Muelle por un monto igual al que les correspondería si estuviesen amarradas al sitio, muelle o instalación habilitada para dicho efecto

En el cobro de esta Tarifa, las fracciones de horas y de metros se elevarán al entero inmediatamente superior. La liquidación y facturación del Servicio a la Nave por uso de Muelle se realizará dentro de las 24 horas siguientes al zarpe de la nave, considerando para ello sólo los Días Hábiles.

La Tarifa de Uso de Muelle a la Nave con esloras mayor que 40 metros o mayores que 50 toneladas de registro grueso (TRG), la unidad de cobro será el Metro Eslora Hora. Dentro de los MEH a cobrar se debe incluir la rampa de las naves RO RO cuando ésta se utilice.

La Tarifa de este servicio será pagada por los Armadores, sus Agentes de Naves, sus representantes o quienes autorizadamente soliciten este servicio.

Para el caso de la Tarifa TAR 113, ésta se aplicará a todas las goletas pesqueras, dragas, embarcaciones de tráfico de bahía y embarcaciones de recreo o deportivas que tengan un Tonelaje de Registro Grueso menor o igual que 50 o su eslora o largo sea menor o igual a 40 metros y a todos los remolcadores que operan normalmente y tienen puerto base en Antofagasta, Esta tarifa se aplicará por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque. La tarifa del servicio para las naves mencionadas, será por unidad y día de permanencia, aún cuando cambien de sitio o salgan a la gira para posteriormente volver a atracar al sitio primitivo u otro distinto.

Los remolcadores que no operan normalmente ni tienen puerto base en Antofagasta, pagarán la tarifa TAR 111 o TAR 112, según corresponda.

Párrafo 2º **Servicio Uso de Muelle a la Carga**

Artículo 10.-

El SERVICIO POR USO DE MUELLE A LA CARGA es el derecho que tienen los Armadores, por sí o por intermedio de su Agente de Naves o representantes y los Embarcadores o Consignatarios de carga, por sí o por intermedio de sus representantes, a usar la superestructura portuaria y accesorios del Frente de Atraque Número 2 del Puerto de Antofagasta en la atención de la carga transportada o a ser transportada en naves o embarcaciones que usen los sitios del Frente de Atraque Número 2.

El servicio incluye: mantener en condiciones operativas el muelle de atraque y demás instalaciones básicas, proveer infraestructura de sitios de atraque, delantales de muelle y explanadas de respaldo, para las faenas de embarque y desembarque de carga en conformidad a las normas de la Autoridad competente.

El cobro de este servicio por ATI S.A. se hace a través de las siguientes tarifas, de acuerdo a la naturaleza de la carga:

- Carga General
- Carga a Granel
- Carga de Cabotaje
- Cargas FIO Bolivianas

□ **TAR 115: Tarifa por Uso de Muelle a la Carga General.**

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada de carga y tara transferida, que ATI cobrará por el uso de la superestructura del Frente de Atraque número 2 y sus accesorios, de acuerdo al Contrato de Concesión y sus Anexos.

Esta tarifa se aplica a toda la carga que no sea granel, cabotaje y/o FIO Boliviano. Los contenedores se entienden en la aplicación de esta tarifa como carga general.

□ **TAR 116 Uso de Muelle a la Carga Granel.**

Es el precio unitario, expresado en dólares por Tonelada de Carga, que el Terminal puede cobrar a los usuarios por el uso de la superestructura portuaria y accesorios del Frente de Atraque número 2 de acuerdo al Contrato de Concesión y sus Anexos.

Esta tarifa se aplica a toda la carga granel que no sea carga general, cabotaje y/o FIO Boliviano.

□ **TAR 117 Uso de Muelle a la Carga Cabotaje.**

Es el precio unitario, expresado en dólares por Tonelada de Carga y tara transferida, que el Terminal puede cobrar a los usuarios por el uso de la superestructura portuaria y accesorios del Frente de Atraque número 2.

Esta tarifa se aplica a toda la carga que no sea carga general tráfico internacional, granel y/o FIO Boliviano. Los contenedores de cabotaje se entienden en la aplicación de esta tarifa.

□ **TAR 118 Uso de Muelle a la Carga FIO Boliviana**

Es el precio unitario, expresado en dólares por Tonelada de Carga y tara transferida, que el Terminal puede cobrar a los usuarios por el uso de la superestructura portuaria y accesorios del Frente de Atraque número 2.

Esta tarifa se aplica a toda la carga que es FIO Boliviano, pudiendo ser graneles y/o carga general. Los contenedores bolivianos que se transfieran en condiciones FIOS se entienden en la aplicación de esta tarifa.

Artículo 11.-

La Tarifa **TAR 115, TAR 116, TAR 117 Y TAR 118** se aplicará a las cargas transferidas por todas las naves que hagan uso del sitio de atraque, aún cuando el embarque o desembarque de estas se efectúen con sistema Roll on Roll off, plataforma, cintas transportadoras de propiedad de los usuarios, etc., mientras ésta permanece atracada, cualquiera sea el elemento de transferencia utilizado. El cobro de estas Tarifas se hará por Tonelada.

No procederá el cobro de estas Tarifas: (a) cuando se transfiera carga dentro o entre escotillas de la nave, (b) en las operaciones de aprovisionamiento de las naves correspondientes a embarques de agua, mercancía de consumo o venta destinada a tripulantes o pasajeros; (c) en

el embarque/desembarque de equipos de apoyo a las operaciones de estiba/desestiba de la carga; (d) cuando se produzca transferencia de carga entre naves abarloadas.

En las embarcaciones pesqueras, será considerado como aprovisionamiento el embarque de cajas o recipientes menores vacíos, materiales e implementos destinados a la conservación y transporte de productos frescos del mar.

Para todos los efectos, la carga unitarizada será considerada como carga general

Estas Tarifas deberán ser pagadas por los Armadores, Agentes de Naves, Consignatarios, Embarcadores, o sus representantes, o quienes soliciten autorizadamente este servicio, de acuerdo a la naturaleza de la carga y condiciones de su transporte.

CAPÍTULO SEGUNDO SERVICIOS DE TRANSFERENCIA DE CARGA

Artículo 12. -

TRANSFERENCIA DE CARGA significará el conjunto de las actividades de 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 administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios; entendiéndose que en el caso de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, éstos servicios incluirán (i) 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 (ii) tratándose del Desembarque, veinticuatro (24) horas desde que se complete el Desamarre de la nave.

Artículo 13. -

El cobro de este servicio por ATI S.A. se hace a través de las Tarifas TAR 101, TAR 102, TAR 103, TAR 104, TAR 105, TAR 106 y TAR 107, que atienden al tipo de carga que será transferida:

□ **TAR 101: *Transferencia de Contenedores Llenos de 20 pies.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por TEU que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores de 20 pies con carga.

□ **TAR 102: *Transferencia de Contenedores Llenos de 40 pies.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por TEU que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores de 40 pies con carga.

□ **TAR 103: *Transferencia de Contenedores Vacíos de 20 pies.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por TEU que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores vacíos de 20 pies.

□ **TAR 104: *Transferencia de Contenedores Vacíos de 40 pies.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por TEU que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores vacíos de 40 pies.

□ **TAR 105: *Transferencia de Carga Fraccionada.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga que no esté constituida por Automotores ni por graneles, ni esté movilizada en contenedores.

□ **TAR 106: *Transferencia de Automotores.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga que esté constituida por Automotores.

□ **TAR 107: *Transferencia de Carga a Granel***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga que esté movilizada en forma de granel.

Para estas operaciones, ATI SA tomara en cuenta las siguientes disposiciones:

- ✓ Se dará estricto cumplimiento a lo establecido en la “Normativa Operacional para la Manipulación de Graneles en el Puerto de Antofagasta”, aprobada por la Dirección General del Territorio Marítimo, Gobernación Marítima de Puerto Antofagasta.
- ✓ Se dará cabal cumplimiento a la legislación vigente referida al cuidado del medio ambiente, como asimismo a toda otra disposición legal, instructivos o resoluciones ministeriales, o de los organismos competentes, relacionadas con las materias medioambientales, como, asimismo, cumplir las regulaciones establecidas por el Servicio de Salud y por la propia Empresa Portuaria Antofagasta.
- ✓ Se dispondrá de elementos de transferencia y equipos de operación de carga a granel, que garanticen una manipulación de la carga compatible con las disposiciones legales mencionadas en los párrafos anteriores.

TITULO IV

SERVICIOS ESPECIALES

Artículo 14. -

Por SERVICIOS ESPECIALES se entiende cualquier Servicio, distinto de los Servicios Básicos que ATI S.A. o sus contratistas presta, a solicitud del Usuario o su representante, y por los cuales tiene el derecho a cobrar un monto o tarifa distinta de la Tarifa Básica.

CAPÍTULO PRIMERO SERVICIOS DE TERMINALES

Artículo 15.

El Servicio de Terminales consiste en el derecho que tienen los Armadores y los Embarcadores y/o Consignatarios, por sí o por intermedio de sus Agentes o representantes, a usar el Terminal entregado en concesión a ATI S.A. para la prestación de los siguientes servicios: “Servicios a Contenedores Refrigerados”, “Recepción de Carga Fuera de Plazo”, “Servicios de Consolidación y Desconsolidación”, “Servicio de Romaneo” y “Otros Servicios Especiales de Terminales”. Estos servicios sólo se prestan a solicitud del Usuario.

Párrafo 1º Servicios a Contenedores Refrigerados

Artículo 16.-

Los SERVICIOS A CONTENEDORES REFRIGERADOS son Servicios Especiales que se prestan a solicitud del Usuario y cuyo cobro se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 201: *Conexión, Desconexión y Monitoreo de Contenedores Refrigerados.***

Es el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a los contenedores refrigerados que, por contener cargas que requieren de ambientes controlados a determinadas temperaturas, necesitan ser conectados o desconectados a fuentes de suministro de energía eléctrica y monitoreados por personal calificado y con equipos especializados. La tarifa se aplica a los contenedores que deban ser embarcados o descargados de las naves en el Terminal de ATI S.A., a los que provengan o se destinen al Terminal Público del puerto de Antofagasta y a los que se encuentren bajo el régimen de tránsito en el Terminal de ATI S.A..

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y los monitores, un manipuleo de la unidad reefer al momento de la recepción en el Terminal, una (1) conexión al arribo de la unidad proveniente de la nave, de los embarcadores o de otro Terminal; una (1) desconexión al término de la permanencia de la unidad en el Terminal, el manipuleo correspondiente al carguío de la unidad sobre el medio de transporte que lo lleve a la nave y

una (1) conexión o desconexión, según si el contenedor va a ser embarcado o descargado de la nave y la documentación de registros de temperatura de acuerdo a los procedimientos fijados con cada cliente.

Forma de cobro: El valor de la tarifa por contenedor se cobrará en cada oportunidad que se requiera este servicio para el contenedor.

□ **TAR 202 Conexión, Desconexión y Monitoreo de Contenedores Reefers Reestibados**

Es el servicio que se presta a todos los contenedores refrigerados que requieren ser reestibados vía muelle, los cuales, por contener cargas que requieren de ambientes controlados a determinadas temperaturas es necesario conectarlos o desconectarlos a las fuentes de poder que les provee de suministro de energía eléctrica y la vez el monitoreo por medio de personal y equipos especializados al momento de recibirlo en el terminal o al momento de su despacho para su embarque.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal de supervisión y los monitores, el traslado de la unidad reefer al momento de la descarga en el Terminal que lo lleve al lugar de conexión dentro del Terminal, el monitoreo durante la recepción del contenedor en el Terminal, una (1) conexión al arribo de la unidad proveniente de la nave, una (1) desconexión al término de la permanencia de la unidad en el Terminal, el manipuleo correspondiente al carguío de la unidad sobre el medio de transporte que lo lleve a la nave y una (1) conexión abordado de la nave y la documentación de registros de temperatura de acuerdo a los procedimientos fijados con cada cliente y el monitoreo al momento del despacho de la unidad.

□ **TAR 203 Monitoreo de Contenedores Reefers**

Es el servicio que se presta a todos los contenedores refrigerados que requieren ser monitoreados en cuanto al comportamiento de las temperaturas que estos contenedores deben tener mientras estén en el Terminal, los cuales, por contener cargas que requieren de ambientes controlados a determinadas temperaturas es necesario su control.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal de supervisión y los monitores, el monitoreo durante su permanencia en el terminal (uno por turno) y la documentación de registros de temperatura de acuerdo a los procedimientos fijados con cada cliente.

□ **TAR 204: Suministro de energía a Contenedores Refrigerados.**

Consiste en el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a todos los contenedores refrigerados que requieran ser embarcados o descargados en naves de ATI SA o de las naves que provengan o se destinen al Terminal Público, así como los que se encuentren bajo el régimen de tránsito en el Terminal y que por contener o por tener que ser preparados para cargas que requieren de ambientes controlados a determinadas temperaturas, deban ser conectados a las fuentes de poder que el Terminal posee para proveerles de suministro de energía eléctrica.

El servicio incluye: la provisión de personal que ejecuta la conexión, el consumo de energía eléctrica y la documentación de registros de temperatura de los días conectados de acuerdo a los procedimientos fijados con cada cliente. Además considera e incluye los recursos relacionados con el suministro de la energía, medidores y el conjunto de tomacorrientes y conexiones de las instalaciones del Terminal.

Forma de cobro: Esta tarifa consiste en el cobro del suministro de energía, cuyo valor será igual al valor final que fijan a ATI SA los servicios competentes, expresado en pesos por kilowatt hora de consumo, más un recargo del treinta por ciento. Incluirá, además, el concepto denominado “demanda máxima”.

El valor unitario del kilowatt hora se fija para un período mensual. Para este efecto, ATI SA considera el cociente entre los valores que le son cobrados por el servicio competente y el consumo total, en el mes inmediatamente anterior a la prestación del servicio.

El valor en pesos se transformará a dólares de acuerdo al tipo de cambio observado al momento de terminar el servicio. Si se deja de prestar el servicio un día festivo, se usará el tipo de cambio observado del día hábil inmediatamente siguiente.

□ **TAR 205: *Pre-enfriado de Contenedores Refrigerados.***

Es el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a todos los contenedores refrigerados que pasen por el Terminal y que requieran ser preparados o pre-enfriados para recibir cargas que necesiten ambientes controlados o temperaturas predeterminadas.

El servicio incluye: La provisión del personal de supervisión y del personal frigorista especializado, el control de temperaturas, la programación de las temperaturas requeridas y la documentación de registros de temperaturas de acuerdo a los procedimientos estándares de la industria.

Forma de cobro: El valor de la tarifa por contenedor se cobrará en cada oportunidad que se requiera este servicio para el contenedor.

□ **TAR 206: *Montaje/Desmontaje de Gen Set para Contenedores Refrigerados.***

Consiste en el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a todos los contenedores refrigerados que al pasar por el Terminal requieran montar o desmontar la unidad denominada Gen Set. Esta tarifa se aplicará para el caso que se monte o desmonte una de estas unidades por efectos de que llegan o salen del terminal.

Esta tarifa no incluye valores asociados a reparación o al equipo Gen Set. Cualquier reparación que se realice, será hecha una vez que se cuente con la aprobación del presupuesto por parte del cliente.

El servicio incluye: Proveer el personal de supervisión, la grúa horquilla y el personal para la conexión y desconexión del Gen Set.

Forma de cobro: El servicio será cobrado en cada oportunidad que se instale o desinstale un Gen Set a un determinado contenedor.

□ **TAR 207 Reparación de Contenedores Reefers**

Es el servicio que se presta a todos los contenedores refrigerados que al pasar por el Terminal requieren sean reparados.

Esta tarifa no incluye valores asociados a repuestos. En todo caso, cualquier reparación que se realice, será hecha una vez que se cuente con la aprobación del presupuesto por parte del cliente.

Forma de Cobro:

El valor será facturado por cada oportunidad que se ejecute una reparación de acuerdo a las horas hombre ocupadas en este servicio.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal de supervisión y el personal que realizará la reparación al Contenedor.

□ **TAR 208 Pre-Trip Corto de Contenedores Reefers**

Es el servicio que se presta a todos los contenedores refrigerados que pasen por el Terminal y que requieren sea inspeccionada su maquinaria reefer.

Este servicio se denomina corto, ya que cada proceso de revisión dura aproximadamente 15 minutos, en la cual se revisa la partida de cada accesorio de la máquina.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal de supervisión y frigoristas especializados para la realización de este servicio y el seguimiento de los registros de acuerdo a los procedimientos estándares de la industria.

□ **TAR 209 Pre-Trip Largo de Contenedores Reefers**

Este servicio es igual al anterior, con la salvedad que la inspección de la maquinaria es mas larga (alrededor de 4 horas), en la cual aparte de probar su partida se prueba su funcionamiento durante un período de tiempo.

Párrafo 2º Recepción de Carga Fuera de Plazo

Artículo 17.-¹

Los servicios de RECEPCIÓN DE CARGA FUERA DE PLAZO son Servicios Especiales que se prestan sólo a solicitud del Usuario y su cobro se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 211: *Recepción de Contenedores Fuera Del Horario Establecido***

Es el Servicio Especial que se presta respecto a los contenedores respecto de los cuales el Usuario solicitó su embarque en una nave determinada, pero que por haber llegado al Terminal fuera del período normal acordado para su recepción en el Stacking definitivo de la nave, son rechazados por ATI S.A. para su embarque en dicha nave. El servicio se prestará sólo a solicitud del Usuario y comprende todas las actividades operacionales y documentales adicionales que requiera el embarque de esos contenedores en la nave primitivamente acordada. Se define como período normal el intervalo de tiempo de dos (2) días (48 horas) computados hasta las 24 horas previas al arribo anunciado de la nave y en el horario que se extiende desde las 8 AM. hasta las 10 PM. Este servicio no procede respecto de cargas que soliciten los Servicios Sujetos a Tarifas Máximas.

La tarifa incluye: Proveer el personal y los equipos necesarios para trabajar en horarios especiales tanto en la operación de los equipos como de los sistemas computacionales, la revisión de la unidad y el remanejo de la unidad al interior del Terminal para lograr la secuencia del embarque planificada.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

□ **TAR 212: *Recepción de Carga Fraccionada Fuera Del Horario Establecido.-***

Es el Servicio Especial que se presta a la Carga Fraccionada o suelta respecto de la cual el Usuario solicitó su embarque en una nave determinada, pero que por haber llegado al Terminal fuera del período normal acordado para su recepción, es rechazada por ATI S.A. para su embarque en dicha nave. El servicio se prestará sólo a solicitud del Usuario y comprende todas las actividades operacionales y documentales adicionales que requiera el embarque de esa Carga Fraccionada en la nave primitivamente acordada. Se define como período normal el intervalo de tiempo de dos (2) días (48 horas) computados hasta las 24 horas previas al arribo anunciado de la nave y en el horario que se extiende desde las 8 AM. hasta las 10 PM. Este servicio no procede respecto de cargas que soliciten los Servicios Sujetos a Tarifas Máximas.

El Servicio Incluye: Proveer el personal y los equipos necesarios para trabajar en horarios especiales tanto en la operación de los equipos como de los sistemas computacionales, las tarjas y el remanejo necesario al interior del Terminal para lograr la secuencia planificada del embarque.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por Tonelada.

¹Reserva de ATI S.A.

□ **TAR 213: *Recepción de Automotores Fuera Del Horario Establecido.-***

Es el Servicio Especial que se presta a los Automotores respecto de la cual el Usuario solicitó su embarque en una nave determinada, pero que por haber llegado al Terminal fuera del período normal acordado para su recepción, es rechazada por ATI S.A. para su embarque en dicha nave. El servicio se prestará sólo a solicitud del Usuario y comprende todas las actividades operacionales y documentales adicionales que requiera el embarque de esos Automotores en la nave primitivamente acordada. Se define como período normal el intervalo de tiempo de dos (2) días (48 horas) computados hasta las 24 horas previas al arribo anunciado de la nave y en el horario que se extiende desde las 8 AM. hasta las 10 PM. Este servicio no procede respecto de cargas que soliciten los Servicios Sujetos a Tarifas Máximas.

El Servicio Incluye: Proveer el personal y los equipos necesarios para trabajar en horarios especiales tanto en la operación de los equipos como de los computacionales, las tarjetas y el remanejo necesario al interior del Terminal para lograr la secuencia planificada del embarque.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por Tonelada.

Párrafo 3º
Servicios de Consolidación y Desconsolidación

Artículo 18.-

Los SERVICIOS DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN son Servicios Especiales cuyo cobro se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 221: *Consolidación o desconsolidación de contenedores de 20 pies.***

El servicio comprende las actividades operacionales y documentales que se requieran para cargar o estibar, descargar o desestibar un contenedor de 20 pies con carga suelta en su interior.

Este servicio se entregará a los contenedores de 20' de importación o de exportación que lo requieran por razones de seguridad de la carga, del flete marítimo, de conveniencia de la nave, y se prestará sólo a solicitud del Armador, Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, Embarcador, Consignatario o sus representantes.

El Servicio incluye: la descarga/carga de la unidad de 20' en el área de Consolidación/Desconsolidación (CFS), el llenado/vaciado directo de la unidad, la carga o descarga de la carga que se consolidará/desconsolidará, el personal y equipos necesarios para la operación, la documentación portuaria necesaria para la recepción/entrega de la carga, la carga/descarga del contenedor de 20' lleno y su traslado desde o hacia la zona de stacking de la nave.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

□ **TAR 222: Consolidación o desconsolidación de Contenedores de 40 pies.**

El servicio comprende las actividades operacionales y documentales que se requieran para cargar o estibar, descargar o desestibar un contenedor de 40 pies con carga suelta en su interior.

Este servicio se entregará a los contenedores de 40' de importación o de exportación que lo requieran por razones de seguridad de la carga, del flete marítimo, de conveniencia de la nave, y se prestará sólo a solicitud del Armador, Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, Embarcador, Consignatario o sus representantes.

El Servicio incluye: la descarga/carga de la unidad de 40' en el área de Consolidación/Desconsolidación (CFS), el llenado/vaciado directo de la unidad, la carga/descarga de la carga que se consolidará/desconsolidará, el personal y equipos necesarios para la operación, la documentación portuaria necesaria para la recepción/entrega de la carga, la carga/descarga del contenedor de 40' lleno y su traslado desde o hacia la zona de Stacking de la nave.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

Párrafo 4º Otros Servicios de Terminales

Artículo 19.-

Las siguientes Tarifas se aplicarán respecto de los siguientes Servicios Especiales de Terminales:

□ **TAR 242: Cuidadores de Portalón.-**

El servicio consiste en proveer personal adicional no incluido en los Servicios Básicos de transferencia y cuya función principal es la vigilancia y el control del acceso a las naves que atraquen al Terminal.

El servicio incluye: nombrar y proveer el personal por turnos, realizar la tramitación administrativa para el ingreso a la zona portuaria, la presentación de listas de personal ante la Gobernación Marítima, la comprobación de las demás obligaciones legales y reglamentarias tales como pago de remuneraciones y cotizaciones de seguridad social.

□ **TAR 243: Prevencionista de Riesgos**

El servicio consiste en proveer un Prevencionista de Riesgos, no incluido en los Servicios Básicos de transferencia, y cuya función principal es velar porque se cumplan todas las

normas de seguridad asociada a las naves que atraquen al Terminal y/o a sus actividades conexas, personas que trabajan en las instalaciones del Terminal, la carga transferida y/o manipulada y equipos/maniobras utilizadas. El Prevencionista de Riesgos podrá ser solicitado a ATI S.A. por los Consignatarios o Recibidores de la carga, los Armadores o sus representantes, el Servicio de Aduanas u otra autoridad, o cualquier cliente que utilice los servicios del Terminal.

El servicio incluye: Nombrar y proveer un Prevencionista por Nave.

□ **TAR 244: Remanejo o Selección de Contenedores en el Terminal.-**

Es la denominación que reciben todos los movimientos extras que se requiera efectuar en el interior del Terminal a los contenedores de importación, exportación, cabotaje, redestinación aduanera, transbordo o tránsito, después de haber sido recibidos por dicho Terminal, excluidos los movimientos que se encuentran incluidos en la prestación de Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

Los movimientos extra a que esta tarifa se aplica son los que se originen al interior del Terminal producto de: Cancelaciones de Embarques, Selección de contenedores para aforo, Selección de contenedores para romaneo, Selección de contenedores para resellado, Selección de contenedores para inspecciones solicitadas por la Autoridad, la Compañía Naviera y/o el Cliente, Movimiento de contenedores desde un stacking definitivo de la nave, Segregación por cargas peligrosas, Selección de contenedores para transbordo o cualquier movimiento no considerado en las tareas normales y definidas de transferencia.

El servicio incluye: proveer el personal de control de patio y el personal de supervisión, las grúas porta contenedores y los registradores.

Forma de cobro: el servicio se cobrará por cada movimiento que se efectúe al contenedor.

□ **TAR 246: Aforo o Reconocimiento de Carga Fraccionada.-**

Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a la carga fraccionada que transite por el Terminal y que por razones comerciales o de control aduanero, requiera de su remanejo para contabilización, chequeo, inspección, o reconocimiento. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva carga.

El servicio incluye: proveer el personal de control de patio, de supervisión y de operación de aforo o reconocimiento, las grúas horquilla, los registradores, la documentación pertinente y la coordinación con la Aduana o cliente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por tonelada.

□ **TAR 247: Aforo o Reconocimiento de Carga en Contenedores.-**

Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a los contenedores que transiten por el Terminal y que, por razones comerciales o de control aduanero, requieran de su remanejo para contabilización, chequeo, inspección, o

reconocimiento. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva unidad

El servicio incluye: proveer el personal de control de patio, el personal de supervisión y de operación de aforo o reconocimiento, las grúas horquilla para movilizar la carga, los registradores, la documentación pertinente y la coordinación con la Aduana o cliente. Este servicio NO incluye los respectivos manipuleos o remanejos de la unidad.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

□ **TAR 248: Inspección SAG de Carga en Contenedores.-**

El servicio consiste en las faenas que se deban efectuar a los contenedores que transiten por el Terminal, respecto de los cuales el SAG instruya la revisión de su carga por razones de control fitosanitario. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva carga.

El servicio incluye: proveer el personal de control de patio, el personal de supervisión y de operación, las grúas horquilla para movilizar la carga, los registradores, la documentación pertinente y la coordinación con el SAG y el cliente. Este servicio NO incluye los respectivos manipuleos o remanejos de la unidad.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por cada contenedor sujeto a este servicio.

□ **TAR 249: Servicio de Fumigación Exterior de Contenedor.-**

Es el servicio que se presta a los contenedores provenientes de naves de determinados tráficos con el objeto de prevenir el ingreso de plagas o insectos al país y tiene su origen en las regulaciones de la autoridad local o en las normas nacionales, sea del SAG o del Servicio Nacional de Salud. El servicio se presta a todos los contenedores que tengan cualquier tipo de contaminación determinado por la Autoridad competente y también a todos los contenedores provenientes de naves que hayan recalado en puertos declarados peligrosos por la Autoridad, a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva carga.

La fumigación se realizará en las partes externas del contenedor y se prestará con personal, procedimientos y productos autorizados y regulados por la autoridad competente.

El servicio incluye: la autorización del SAG para la prestación del servicio, proveer el personal y la supervisión, el producto en cantidad y composición necesario para la fumigación y la aplicación del producto al contenedor. Los costos asociados a certificaciones (si corresponde) no están incluidos.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

□ **TAR 250: *Habilitación del Terminal.-***

Es el Servicio Especial que se origina producto de la solicitud de los clientes por la atención en el Terminal en horarios extraordinarios o fuera de los plazos acordados para la prestación de cualquier servicio al interior del mismo, considerando que esta tarifa no se aplica respecto de los Servicios Básicos. Es decir, cualquier servicio que sea requerido al margen del horario en que existan operaciones en el Terminal u horario de recepción o despacho normal de carga o contenedores, deberá pagar la tarifa correspondiente por habilitación mas el valor normal del servicio que requiere sea prestado por el Terminal.

El servicio incluye: la apertura de las puertas de control (Gate) en horarios extraordinarios, la prolongación de las faenas, la provisión de personal y de los equipos necesarios para realizar la actividad que el cliente solicite desarrollar en este horario extraordinario.

Forma de cobro. El servicio se cobrará por cada faena habilitada.

□ **TAR 251: *Traslado de Contenedores entre dos Puntos del Terminal.-***

Es un Servicio Especial que consiste en el traslado de contenedores que, estando recibidos por el Terminal, requieran movilizarse entre dos puntos del mismo para faenas tales como: inspecciones en un área fuera del Stacking de la nave, retiro de un contenedor dañado, traslado por remanejos, traslado de contenedores anunciados como directos y no retirados, por lo que es necesario su traslado al área de stacking indirectos, etc. Este servicio no procede respecto de aquellas cargas que soliciten los Servicios sujetos a Tarifas Máximas².

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión, el registro del movimiento, el operador del tractor, el tractor y el chasis correspondiente, para efectuar el traslado de la unidad.

Forma de cobro. La tarifa se aplicará por cada contenedor sujeto a este servicio.

□ **TAR 252: *Sellado o Resellado de Contenedores.-***

Es el servicio que se presta a los contenedores que son atendidos en el Terminal y que por razones de seguridad de la carga, de control anti-drogas u otras similares requieran ser sellados o resellados si su sello original presenta defectos o ha sido violado. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, del Embarcador, del Consignatario o sus representantes. Para el caso de contenedores llenos que sean descargados por ATI con sellos de plástico o de lata, serán resellados con sello de tapón provisto por ATI por el cual se cobrara esta tarifa, sean estos descargados de manera directa como indirecta.

El servicio incluye: Nombrar y proveer el personal de supervisión, registro de la unidad sellada o resellada y el trabajador que pone el sello, el cual debe ser provisto por la línea emisora del B/L.

² Reserva de ATI S.A.

Forma de cobro. La tarifa se aplicará por contenedor.

□ **TAR 253: Fumigación Interna de Contenedores de 20' llenos o vacíos**

Es el servicio que se presta a los contenedores de 20' llenos o vacíos que se movilicen a través del Terminal con el objeto de prevenir el ingreso o salida de plagas o insectos y que tiene su origen en las regulaciones de la autoridad local o en las normas nacionales, sea del SAG o del Servicio Nacional de Salud.

La fumigación se realizará en las partes internas del contenedor y se prestará con personal, procedimientos y productos autorizados y regulados por la autoridad competente.

Este servicio puede ser solicitado por la Nave o su Representante, el Consignatario o Consignante de la carga y/o por las autoridades competentes, tales como el SAG y/o el Servicio Nacional de Salud u otra.

El servicio Incluye:

La autorización del SAG y Autoridades competentes para la realización del servicio. Proveer el personal y la supervisión, el producto en la cantidad y composición necesaria para la fumigación y la aplicación del producto en el interior del contenedor. Los costos asociados a certificaciones (si corresponde) no están incluidos, al igual que los de manipulación de la carga que transporta el contenedor.

Forma de Cobro:

El servicio será cobrado por cada contenedor de 20' sujeto a este servicio.

□ **TAR 254: Fumigación Interna de Contenedores de 40' llenos o vacíos**

Es el servicio que se presta a los contenedores de 40' llenos o vacíos que se movilicen a través del Terminal con el objeto de prevenir el ingreso o salida de plagas o insectos y que tiene su origen en las regulaciones de la autoridad local o en las normas nacionales, sea del SAG o del Servicio Nacional de Salud.

La fumigación se realizará en las partes internas del contenedor y se prestará con personal, procedimientos y productos autorizados y regulados por la autoridad competente.

Este servicio puede ser solicitado por la Nave o su Representante, el Consignatario o Consignante de la carga y/o por las autoridades competentes, tales como el SAG y/o el Servicio Nacional de Salud u otra.

El servicio Incluye:

La autorización del SAG y Autoridades competentes para la realización del servicio. Proveer el personal y la supervisión, el producto en la cantidad y composición necesaria para la fumigación y la aplicación del producto en el interior del contenedor. Los costos

asociados a certificaciones (si corresponde) no están incluidos, al igual que los de manipulación de la carga que transporta el contenedor.

Forma de Cobro:

El servicio será cobrado por cada contenedor de 40' sujeto a este servicio.

□ **TAR 255: Fumigación Carga Suelta**

Es el servicio que se presta a la carga suelta que se movilice a través del Terminal con el objeto de prevenir el ingreso o salida de plagas o insectos y que tiene su origen en las regulaciones de la autoridad local o en las normas nacionales, sea del SAG o del Servicio Nacional de Salud.

La fumigación se realizará en las partes de la carga que la autoridad competente defina y se prestará con personal, procedimientos y productos autorizados y regulados por la misma autoridad.

Este servicio puede ser solicitado por la Nave o su Representante, el Consignatario o Consignante de la carga y/o por las autoridades competentes, tales como el SAG y/o el Servicio Nacional de Salud u otra.

El servicio Incluye:

La autorización del SAG y Autoridades competentes para la realización del servicio. Proveer el personal y la supervisión, el producto en la cantidad y composición necesaria para la fumigación y la aplicación del producto sobre la carga. Los costos asociados a certificaciones (si corresponde) no están incluidos, al igual que los de manipulación de la carga.

Forma de Cobro:

El servicio será cobrado por cada tonelada métrica o Metro Cúbico (la mayor) sujeto a este servicio.

□ **TAR 256: Fumigación de Cubiertas.**

El servicio consiste en la fumigación de la cubierta de las naves que requieran servicios de estiba o desestiba en el Terminal y se presta, a requerimiento del Capitán de la nave o su representante, a las naves de determinados tráficos que provengan o hayan recalado en puertos que la Autoridad declare peligrosos para estos efectos y/o con el objeto de prevenir el ingreso de cualquier plaga o insecto al país y/o la Autoridad competente declare la cubierta como contaminada. Este servicio se origina por regulaciones propias de la Autoridad local, por norma nacional del SAG o del Servicio Nacional de Salud y se efectuará con personal, procedimientos y productos autorizados y regulados por la Autoridad competente. *La determinación de los M2 se hará en base a la determinación del área fumigada (Largo por ancho en metros o fracción de metros)*

El servicio incluye la respectiva autorización del SAG para la prestación del servicio, el personal y la supervisión, el producto en cantidad y composición necesario para la fumigación y la aplicación del producto mismo en la cubierta de la nave.

□ **TAR 257: Aforo o Reconocimiento de Contenedores Vacíos**

Es la denominación para las faenas que se deben efectuar a los contenedores vacíos que transiten por el Terminal y que por razones de control aduanero, el Servicio de Aduanas instruya su revisión.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal de Supervisión, de control de patios y de operación, grúas portacontenedores para movilizar el contenedor si es necesario, documentación y la coordinación con el Servicio de Aduana y la Agencia representante del Armador que está transfiriendo los contenedores vacíos.

Forma de Cobro:

El servicio será cobrado por cada Contenedor de 20' o 40' vacío sujeto a este servicio.

CAPÍTULO SEGUNDO SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO

Artículo 20.-

El Servicio de ALMACENAMIENTO o ACOPIO consiste en la permanencia y custodia al interior del Frente de Atraque de carga de importación, exportación u otra sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios.

El Servicio de DEPOSITO COMERCIAL consiste en la permanencia y custodia dentro del Frente de Atraque de carga no sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

Se entiende que las Tarifas por Servicios Básicos de Transferencia incluyen los siguientes períodos de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial: (i) 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 (ii) tratándose del Desembarque, veinticuatro (24) horas desde el Desamarre de la nave.

Párrafo 1º Almacenamiento

Artículo 21.-

Los SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO consisten en la permanencia y custodia en el Terminal, de carga destinada (a) a una nave de cabotaje o de tráfico internacional operada en el Terminal, (b) a otros Terminales públicos o privados de Antofagasta y (c) a otros puertos o terminales fuera de Antofagasta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios, excluido el Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial comprendido en la Tarifa por el Servicio Básico de Transferencia de Carga.

Las Tarifas que se detallan a continuación, se aplican a los Servicios Especiales de Almacenamiento:

- ❑ **TAR 301 y 311** Almacenamiento de Carga General depositada en áreas cubiertas.
- ❑ **TAR 302 y 312** Almacenamiento de Carga General depositada en áreas descubiertas.
- ❑ **TAR 303 y 313** Almacenamiento de Carga Clasificada como depósito condicionado ó como carga peligrosa depositada en áreas cubiertas.
- ❑ **TAR 304 y 314** Almacenamiento de Carga clasificada como de depósito condicionado o como carga peligrosa en área descubierta.
- ❑ **TAR 305 y 315** Almacenamiento de contenedores vacíos.

Nota : La primera tarifa corresponde a los 30 primeros días y la segunda a la tarifa del día 31 en adelante.

El servicio incluye: la custodia de la carga, la provisión del personal del almacén y del personal de vigilancia, el área necesaria cubierta o descubierta al interior del Terminal para el depósito seguro de la carga, y la documentación de recepción y entrega.

El almacenamiento se inicia en el momento que ATI S.A. se recibe física y documentalmente de la carga y termina con su entrega a la nave, al porteador, al consignatario, a sus titulares o a quienes sus derechos representen. Los días sujetos a cobro de almacenaje no deben incorporar los períodos contenidos en las tarifas máximas.

ATI S.A. prestará estos servicios con estricta sujeción a las normas contenidas en la Ordenanza de Aduanas y sus respectivos reglamentos. Es por tanto responsable de la custodia de la carga desde el momento en que se haga su recepción física y documentaria de ella hasta su entrega, en la misma forma en que ésta se recibió, al porteador, consignatario o representante.

ATI expedirá un documento formal llamado DRES cuando se reciba la carga, el que deberá ser refrendado tanto por quien recibe como por quien entrega la mercancía, documento que se usará para calcular el costo de almacenaje de la carga.

La unidad de cobro de los servicios de almacenamiento se expresa en Usd por tonelada día, excepto la tarifa TAR 305 que se expresa en Usd por TEU por día.

Aquellas cargas consideradas de depósito prohibido por las Autoridades competentes, indicadas en la resolución N° 96/1996, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, acerca del "Reglamento de Manipulación y Almacenamiento de Cargas Peligrosas en los Recintos Portuarios" no podrán permanecer al interior de ATI SA para el servicio de almacenamiento bajo ninguna circunstancia.

Por lo dicho, ATI SA sólo podrá almacenar Cargas Peligrosas de Depósito Condicionado, previa autorización por escrito de la Autoridad Marítima.

Si el representante de estas últimas cargas no certificare el retiro inmediato de éstas a través de la presentación de los documentos aduaneros pertinentes, no se autorizará la descarga hasta el momento de la presentación de tales documentos, siendo responsable el Agente naviero, representante del Armador, del cumplimiento de esta norma.

ATI determinará el lugar en que deba depositarse la carga y no podrá atribuírsele responsabilidad cuando por falta o insuficiencia de información, ésta se vea afectada por su decisión.

El plazo máximo para almacenar carga de importación es de 90 días. Sin embargo, en casos fundados, ATI SA autorizado por el servicio de aduanas, podrá prorrogar dicho plazo cuando se trate de mercancías manifestadas en tránsito.

El plazo máximo para almacenar carga de exportación es de 120 días.

En este caso, ATI en conformidad con el servicio de aduanas, podrá otorgar una prórroga del servicio a solicitud del cliente. Si así no lo hiciere, las mercancías serán consideradas abandonadas y se entregarán al servicio de aduana para que sean subastadas públicamente, por cuenta y riesgo del solicitante del servicio. En este caso, ATI SA para los efectos del cobro y pago del servicio de depósito y demás servicios otorgados, con cargo a la recaudación de las subastas, tendrá la prelación que corresponda según lo dispone la normativa aduanera. Quedan exentas las cargas depositadas bajo la modalidad de convenio de acopio, con prórrogas por un plazo superior al plazo indicado en el párrafo anterior.

ATI SA solicitará al Servicio de Aduanas la venta, remate o destrucción de todas aquellas cargas que sean manifiestamente perjudiciales a los lugares de depósito de cargas o cuando su depósito le produzca a ATI SA gastos desproporcionados o, por último, cuando haya temor comprobable a que en razón de su naturaleza, estado o embalaje, se desmejoren, destruyan o perezcan. El servicio de depósito de carga será cobrado en estos casos, hasta el día en que efectivamente la carga sea retirada por su propietario o titular desde los recintos de almacenamiento de ATI SA.

Cuando se requiera el retiro de carga y ésta no pueda entregarse por razones de responsabilidad de ATI SA, no se considerará para el cálculo de la tarifa de almacenamiento el tiempo que dure este impedimento.

La emisión de los documentos de despacho de las mercancías a los consignatarios, será ejecutada por ATI SA de acuerdo a lo dispuesto por el Servicio Nacional de Aduanas y sus normas internas.

Las tarifas del servicio de depósito de cargas las pagará el representante del dueño de la carga ó el consignatario. Por lo tanto, el solo hecho de solicitar la entrega ó depósito de carga a ATI SA, el solicitante se entenderá investido de representación suficiente para todos los actos posteriores relacionados con la atención de aquella.

Para el evento que la propiedad o posesión de las cargas fueran transferidas, a cualquier título, ATI SA podrá cobrar el servicio de almacenaje en forma proporcional a los diversos titulares o responsables del servicio de depósito de la carga, por el período de almacenamiento a su cargo, o cobrar este servicio en integridad a quien haya solicitado el servicio o solicite el retiro de la carga, su representante o consignatario final.

ATI SA sólo hará la recepción física y documental de carga que haya sido presentada por el Transportador Marítimo o su Agente de Naves representante, a quien el Servicio de Aduanas ha consignado el manifiesto de carga.

Párrafo 2 ***Servicios Complementarios al Almacenamiento***

Artículo 22.-

Son servicios complementarios al almacenamiento los siguientes Servicios Especiales: “Entrega de Espacios para Acopio”, “Servicio de Recepción y Despacho de Cargas en Almacén”, el “Romaneo y Pesaje de Carga en Almacén” y “Otros Servicios” complementarios.

Entrega de Espacios para Acopio

Es el Servicio Especial que consiste en la entrega que ATI S.A. hace al Armador, su Agente de Naves o sus representantes, de una determinada área en el Terminal para el almacenamiento de partidas cuantiosas de cargas que por su volumen requieren del uso intensivo de áreas del recinto portuario para su depósito anticipado en el embarque o retiro en el desembarque. La entrega del área incluye la emisión de un documento de recepción de carga y la custodia física de las mismas.

El cobro de este servicio por ATI S.A. se hace a través de las Tarifas definidas o a convenir según corresponda, las que se aplican en dólares por metro cuadrado de espacio por día, excluyendo los períodos contenidos en las tarifas máximas.

Según la duración y la modalidad de operación de la carga, se ha clasificado el servicio de Acopio de Carga como sigue:

a) ACOPIO ESPECÍFICO:

Consiste en la provisión de un área, por un tiempo definido, para una partida de carga específica, proveniente o destinada a embarcarse en una determinada nave.

b) ACOPIO SUCESIVO:

Corresponde a la provisión permanente de un área por un período igual o mayor a ciento ochenta días, cuya facturación se efectúa por períodos mensuales. Este tipo de acopio se otorga a usuarios que mantienen un volumen de carga permanente, destinada a embarcarse en una o en varias naves, indistintamente, y que operan con contratos de transporte marítimos cuyos embarques se realizan a través de programas permanentes en los sitios del frente 2. De igual manera, este tipo de acopio se entrega a las Agencias de Naves que mantienen un volumen de carga constante y que atienden servicios de tráficos regulares, operados por líneas navieras o servicios conjuntos, o cuyas naves recalán en forma permanente.

El servicio de Acopio de Carga se entregará por un área mínima de doscientos metros cuadrados, tratándose de acopios específicos, y de quinientos metros cuadrados, en el caso de los acopios sucesivos.

En el caso de las cargas provenientes del desembarque de una nave, ATI SA sólo entregará el servicio de Acopio de Carga cuando se trate de una partida cuantiosa, sobre mil toneladas.

Las condiciones de entrega de estos espacios, las superficies comprometidas y sus plazos, serán convenidos directamente entre ATI S.A. y el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, y el acuerdo se formalizará mediante la suscripción del contrato respectivo.

Los agentes o representantes de dueños de carga, podrán amparar bajo un mismo convenio de acopio, partidas de carga de distintos dueños, que se operarán en forma conjunta, para la misma nave o varias naves.

El horario para la recepción de carga destinada a embarcarse será de 08:00 a 23:00 horas, de lunes a viernes y de 08:00 a 15:30 en días sábado.

El horario para la entrega de carga destinada a embarcarse estará disponible en forma continua y permanente

El horario para la entrega de carga para ser retirada de los recintos portuarios será de 08:00 a 23:00 horas, de lunes a viernes; y de 08:00 a 15:30 en días sábado.

En el caso de la mercancía almacenada en rezago, el horario será de lunes a viernes, de 08:00 a 17:00 horas.

Los usuarios de un servicio de acopio específico, podrán solicitar la ampliación del plazo contratado originalmente en el convenio solo una vez y por 5 días mínimo.

Si la carga no fuese embarcada o retirada dentro del plazo convenido, las partes podrán convenir un plazo de gracia para el retiro o embarque de aquellas, quedando la carga afecta a una prórroga del convenio de acuerdo a lo que pacten las partes.

Si pese a lo anterior, las cargas no han sido retiradas, ATI podrá entregarlas al Servicio de Aduanas para proceder a una subasta pública de las mercaderías, por cuenta y riesgo del

propietario o solicitante del servicio o cliente. En este caso, ATI SA, para los efectos del cobro y pago del servicio de depósito y demás servicios otorgados, con cargo a la recaudación de las subastas, tendrá la prelación que corresponda según lo dispone la normativa aduanera.

Las tarifas del servicio de acopio las pagará quien suscribe el convenio con ATI SA, el dueño de la carga, su representante o el consignatario. Por lo tanto, por el solo hecho de requerir un servicio de acopio, el solicitante se entenderá investido de representación suficiente de todos aquellos actos posteriores relacionados con la atención de aquella.

El servicio se cobra de acuerdo a la siguiente nomenclatura:

❑ **TAR 320: *Acopio de Carga Internacional – Tránsito.***

Esta Tarifa, cuyo valor será convenido de acuerdo a las características propias de la carga a almacenar, tales como su volumen y/o área a ocupar, dimensiones u otra característica, se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, que se conviene con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes para el almacenamiento de carga internacional - tránsitos

❑ **TAR 321: *Acopio de Cobre.***

La Tarifa indicada se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, convenida con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, para el almacenamiento de cobre

❑ **TAR 322: *Acopio de Insumos para la Minería, Productos industriales y Químicos.***

La Tarifa indicada se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, convenida con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, para el almacenamiento de insumos para la minería, productos industriales y químicos.

❑ **TAR 323: *Acopio de Contenedores Vacíos***

La Tarifa indicada se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, convenida con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, para el almacenamiento de contenedores vacíos.

❑ **TAR 324: *Acopio de Graneles en áreas cubiertas***

La Tarifa indicada se aplica a la entrega de un área cubierta determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, convenida con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, para el almacenamiento de cargas a granel.

□ **TAR 325: Acopio de Graneles en áreas descubiertas**

La Tarifa indicada se aplica a la entrega de un área descubierta determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, convenida con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, para el almacenamiento de cargas a granel.

□ **TAR 401: Descarguío de Carga General Fraccionada.**

Es el servicio de descarga que se presta a la Carga General Fraccionada que requiera almacenamiento o acopio. Se excluyen de esta Tarifa, los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas. Estarán afectas a esta tarifa, con la exclusión ya señalada: (a) las cargas provenientes de otros puertos o de otras zonas primarias que deban ser almacenadas o acopiadas en el Terminal, (b) las cargas que requieren su remanejo al interior del Terminal por no haber sido retiradas directamente o dentro del período acordado para ello y (c) para otras faenas a la carga que no se relacionen con los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

Esta tarifa se aplicara por tonelada descargada con un mínimo de 150 toneladas por turno.

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación y los equipos necesarios para la recepción física y documental de la carga en el área de almacenamiento o acopio destinada por el Terminal para la prestación de este servicio.

□ **TAR 402: Carguío de Carga General Fraccionada.**

Es el servicio de carga que se presta a la Carga General Fraccionada que requiera almacenamiento o acopio. Se excluyen de esta Tarifa, los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas. Estarán afectas a esta tarifa, con la exclusión ya señalada: (a) las cargas provenientes de otros puertos, otras zonas primarias o del Terminal Público, que deban ser almacenadas o acopiadas en el Terminal, (b) las cargas que requieren su remanejo al interior del Terminal por no haber sido retiradas directamente o dentro del período acordado para ello y (c) para otras faenas a la carga que no se relacionen con los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

Esta tarifa se aplicara por tonelada cargada con un mínimo de 150 toneladas por turno.

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación y los equipos necesarios para la recepción física y documental de la carga en el área de almacenamiento o acopio destinada por el Terminal para la prestación de este servicio.

□ **TAR 403: Descarguío de Contenedores Llenos.**

Es el servicio de descarga que se presta a los Contenedores Llenos que requieran almacenamiento o acopio. Se excluyen de esta Tarifa, los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas. Estarán afectos a esta tarifa, con la exclusión ya señalada: (a) los contenedores llenos provenientes de otros puertos o de otras zonas primarias, que deban ser almacenados o acopiados en el Terminal, (b) los contenedores que requieren su remanejo al interior del Terminal por no haber sido retirados directamente

o dentro del período acordado para ello y (c) para otras faenas a contenedores que no se relacionen con los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

El Servicio incluye: Proveer el personal de supervisión y de operación y los equipos necesarios para la recepción física y documental de los contenedores en el área de almacenamiento o acopio destinadas por el Terminal para la prestación de este servicio.

□ **TAR 404: Carguío de Contenedores Llenos.**

Es el servicio de carga que se presta a Contenedores Llenos que requieran almacenamiento o acopio. Se excluyen de esta Tarifa, los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas. Estarán afectos a esta tarifa, con la exclusión ya señalada: (a) los contenedores llenos provenientes de otros puertos, otras zonas primarias o del Terminal Público, que deban ser almacenados o acopiados en el Terminal, (b) los contenedores que requieren su remanejo al interior del Terminal por no haber sido retirados directamente o dentro del período acordado para ello y (c) para otras faenas a contenedores que no se relacionen con los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación y los equipos necesarios para el carguío y despacho documental de los contenedores llenos en el área de almacenamiento o acopio destinadas por el Terminal, para la prestación de este servicio.

□ **TAR 421: Copia de Documento de Recepción de Carga.**

Corresponde a la confección de una copia simple del único ejemplar del documento de recepción o despacho en Almacén expedido por el Terminal.

El Servicio incluye: proveer el personal documental, la copia del documento y la provisión de los equipos de copiado.

□ **TAR 422: Inventario de Automotores.**

Corresponde a la confección, en formato predefinido, de un inventario practicado respecto de piezas y partes de los vehículos que se almacenan o pasan por el Terminal y que provengan de naves de cabotaje o tráfico internacional, bajo régimen de tránsito, transbordo, exportación, importación u otros.

Este servicio se presta a solicitud especial de consignatarios, embarcadores o de sus representantes

El Servicio incluye: proveer el personal documental, la confección del inventario y el formulario.

□ **TAR 423: Separación o Reparación de Carga.**

Corresponde a la selección, la separación y los movimientos especiales de determinadas partidas de carga durante su estadía en el Terminal, para su revisión o reparación.

Este servicio se presta a solicitud del consignatario, del embarcador o de sus representantes.

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión, de operación, de movilización y de reparación del embalaje, así como (1) una grúa horquilla y su respectivo operador. No incluye los materiales necesarios para la reparación, los que deberán ser proporcionados por el cliente que solicita el servicio.

□ **TAR 424: Pesaje Unitario de Bultos.-**

Es el servicio que se podrá prestar, siempre que se cuente con los medios para hacerlo y a solicitud expresa del Usuario a las cargas no contenedorizadas que deban verificar su peso por razones de seguridad, de control aduanero, por daños y otros similares.

El servicio incluye: la operación de pesaje, proveer el personal de operación y equipos, el certificado de peso y la provisión de la romana debidamente calibrada.

□ **TAR 425: Romaneo**

Es el servicio que se podrá dar a las cargas embarcadas o descargadas a granel que requieran verificar su peso, siempre que se cuente con los medios para hacerlo, ya sea por seguridad, control aduanero u otro motivo.

El Servicio Incluye:

La operación de romana, nombrar y proveer el personal de Supervisión y de operación, equipos, el certificado de peso y la provisión de la romana debidamente calibrada. El servicio incluye la operación de romaneo del vehículo en dos instancias: la tara del vehículo vacío y el pesaje bruto del vehículo cargado. Comprende, además, la certificación del resultado de la operación, expresado como peso neto de la carga.

□ **TAR 426: Emisión de Documentos de Recepción de Carga**

Corresponde a la confección del Documento de Recepción de Carga (DRES) de todas aquellas que llegan al terminal y que no fueron descargadas por ATI, tales como cargas provenientes de EPA y/o de otros puertos o Destinaciones Aduaneras (Transbordos directos), las cuales se almacenan y/o pasan por el Terminal y luego son despachadas por ATI. La emisión de dicho DRES certifica el proceso de la entrega.

Dicha certificación no incluye el estado y condición de la carga respecto del embalaje y del contenido.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal documental y la emisión del Documento de Recepción. El servicio considera las actividades de verificación efectiva de la carga en el medio de transporte y de su documentación y la emisión del DRES de entrega directa.

□ **TAR 427: Recargo por no presentación de documentación de carga peligrosa.**

Corresponde aplicar esta tarifa a los Armadores, Agentes de Naves o sus Representantes que no presenten la documentación asociada a la carga peligrosa, la cual debe estar en poder de ATI nunca después de 12 horas con relación al arribo de la nave.

□ **TAR 428 : Re confección de Factura**

Corresponde a la re confección de una factura ya emitida por el Terminal cuando por error en la información proporcionada por el cliente se requiere la anulación de facturas y emisión de una nueva, siempre y cuando cumpla con todas las normas exigidas por la legislación tributaria vigente.

La refacturación no afectará los plazos para los pagos de los servicios señalados en el presente reglamento.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal documental, re confeccionar la factura y anulación ante quien corresponda de la anteriormente emitida.

CAPÍTULO TERCERO OTROS SERVICIOS ESPECIALES

Artículo 23-

Reestibas Vía Nave y Vía Muelle.

El cobro de estos servicios por ATI S.A. se hace a través de las siguientes Tarifas

□ **TAR 121: Reestibas vía nave de contenedores 20 pies**

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, de contenedores de 20 pies cuyo destino final no es el puerto de Antofagasta. Se excluyen los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar el contenedor en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía y/u otras razones similares.

El término VIA NAVE se refiere a que el contenedor se reubica en la misma bodega o área de operación de la mano de trabajo sin necesidad de movilizarlo por el Muelle.

El servicio incluye: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de contenedores estándar, la destrinca del contenedor, el seguro de responsabilidad civil, la descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, la estiba y trinca del contenedor en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

□ **TAR 122: Reestibas Vía Nave de contenedores 40 pies.**

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, respecto de contenedores de 40 pies cuyo destino final no es el Puerto de Antofagasta. Se excluyen de este servicio los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar el contenedor en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía y otras razones similares.

El término VIA NAVE se refiere a que el contenedor se reubica en la misma bodega o área de operación de la mano de trabajo sin necesidad de movilizarlo por el Muelle

El servicio incluye: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de contenedores estándar, la destrinca del contenedor, el seguro de responsabilidad civil, la descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, la estiba y trinca del contenedor en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

□ **TAR 123: Reestibas Vía Muelle de contenedores 20 pies**

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, respecto de contenedores de 20 pies cuyo destino final no es el Puerto de Antofagasta. Se excluyen de este servicio los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar el contenedor en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, Capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía y otras razones similares.

El término VIA MUELLE se refiere a la descarga del contenedor y su movilización por el Muelle, hasta ubicarlo al costado de la bodega o celda en la cual posteriormente será nuevamente embarcado y estibado en la posición final instruida por el Operador de la nave, considerando que el contenedor será reubicado dentro de la nave en otra bodega o área de operación de la mano de trabajo.

El servicio incluye: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de contenedores estándar, la destrinca del contenedor, el seguro de

responsabilidad civil, la descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, el porteo del contenedor por el muelle, la estiba y trinca del contenedor en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

□ **TAR 124: Reestibas Vía Muelle de contenedores 40 pies**

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, respecto de contenedores de 40 pies cuyo destino final no es el Puerto de Antofagasta. Se excluyen de este servicio los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar el contenedor en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, Capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía y otras razones similares.

El término VIA MUELLE se refiere a la descarga del contenedor y su movilización por el Muelle, hasta ubicarlo al costado de la bodega o celda en la cual posteriormente será nuevamente embarcado y estibado en la posición final instruida por el Operador de la nave, considerando que el contenedor será reubicado dentro de la nave en otra bodega o área de operación de la mano de trabajo.

El servicio incluye el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de contenedores estándar, la destrinca del contenedor, el seguro de responsabilidad civil, la descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, el porteo del contenedor por el muelle, la estiba y trinca del contenedor en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

□ **TAR 130: Reestibas Vía Nave de Carga Fraccionada.**

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, de Carga Fraccionada cuyo destino final no es el Puerto de Antofagasta. Se excluyen de este servicio los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar la carga en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, Capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía, y otras razones similares.

El término VIA NAVE se refiere a que la carga se reubica en la misma bodega o área de operación de la mano de trabajo sin necesidad de movilizarlo por el Muelle

El servicio incluye: proveer personal portuario y de supervisión así como la utilería y los equipos para la transferencia de Carga Fraccionada, la destrinca, la descarga con grúa de la

nave o de muelle dependiendo de la disponibilidad de esta última, la estiba y trinca de la Carga Fraccionada en la nueva posición en la nave y la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere producto de este servicio.

□ **TAR 131: Reestibas Vía Muelle de Carga Fraccionada.**

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, de Carga Fraccionada cuyo destino final no es el Puerto de Antofagasta. Se excluyen de este servicio los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar la carga en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, Capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía, y otras razones similares.

El término VIA MUELLE se refiere a la descarga de la carga fraccionada y su movilización por el Muelle, hasta ubicarla al costado de la bodega o celda en la cual posteriormente será nuevamente embarcada y estibada en la posición final instruida por el Operador de la nave, considerando que esta carga fraccionada será reubicada dentro de la nave en otra bodega o área de operación de la mano de trabajo.

El servicio incluye: proveer personal portuario y de supervisión así como la utilería y los equipos para la transferencia de Carga Fraccionada, la destrinca, la descarga con grúa de la nave o de muelle dependiendo de la disponibilidad de esta última, la estiba y trinca de la Carga Fraccionada en la nueva posición en la nave y la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere producto de este servicio.

□ **TAR 132: Reestibas vía Nave de Automotores**

Es la denominación de las actividades que son propias y necesarias para el reordenamiento o reestiba de los automotores constituidos por vehículos de transporte terrestre, de carga o pasajeros al interior de la nave.

Este servicio es realizado a los automotores embarcados o transferidos en otros puertos y que requieren ser ubicados en otras posiciones a las originalmente asignadas por el Armador (Planificador, Comando de la Nave u Operadores) o a cambios posteriores solicitados por el Armador a la estiba ya efectuada por el Terminal, ya sea por restricciones de pesos, cambios de puerto de destino, etc.

El término vía nave se refiere a los automotores que se reubican en la misma bodega o área de operación de la mano de trabajo sin necesidad de movilizarla vía muelle.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal portuario y de supervisión, la utilería y equipos para la transferencia de automotores, la destrinca, descarga con grúa de la nave o de muelle dependiendo de la disponibilidad de esta última (Cuando corresponda) o por sus propios medios, la estiba y trinca de los automotores en la nueva posición en la nave, la nueva

documentación referente a planos de estiba y listas de cargas que se generen producto de este servicio.

□ **TAR 133: Reestibas vía Muelle de Automotores**

Es la denominación de las actividades que son propias y necesarias para el reordenamiento o reestiba de los automotores constituidos por vehículos de transporte terrestre, de carga o pasajeros al interior de la nave.

Este servicio es realizado a los automotores embarcados o transferidos en otros puertos y que requieren ser ubicados en otras posiciones a las originalmente asignadas por el Armador (Planificador, Comando de la Nave u Operadores) o a cambios posteriores solicitados por el Armador a la estiba ya efectuada por el Terminal, ya sea por restricciones de pesos, cambios de puerto de destino, etc.

El término VIA MUELLE se refiere a la descarga de los automotores y su movilización por el Muelle, hasta ubicarlos al costado de la bodega o celda en la cual posteriormente serán nuevamente embarcados y estibados en la posición final instruida por el Operador de la nave, considerando que estos automotores serán reubicados dentro de la nave en otra bodega o área de operación de la mano de trabajo.

El servicio Incluye:

Nombrar y proveer el personal portuario y de supervisión, la utilería y equipos para la transferencia de automotores, la destrinca, descarga con grúa de la nave o de muelle dependiendo de la disponibilidad de esta última (Cuando corresponda) o por sus propios medios, el porteo vía muelle, la estiba y trinca de los automotores en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y listas de cargas que se generen producto de este servicio.

Otros Servicios Especiales

□ **TAR 125: Trabajadores Extras por Labores No Incluidas en la Transferencia (Movilizadores).**

La tarifa se aplica a la provisión de personal adicional para la prestación de servicios no incluidos en las Tarifas Básicas, y se genera a requerimiento del Capitán de la nave, en forma directa o a través de su Agente de Naves, para el apoyo a labores propias de la nave, tales como limpieza de bodegas, preparación de bodegas para estibas en otros puertos, trincas especiales, recuperación de elementos de estiba, operadores de grúas para faenas ajenas a la transferencia de carga, etc.

El servicio incluye: nombrar y proveer el personal por turnos, realizar las tramitaciones administrativas para el ingreso a la zona portuaria, la presentación de listas de personal ante la Gobernación Marítima y la comprobación de las demás obligaciones legales y reglamentarias, tales como pago de remuneraciones y cotizaciones de seguridad social y la presentación del personal al Capitán de la nave.

□ **TAR 126: Planificación y diseño operativo de Cargas de Proyecto.**

Es el servicio para asistir a las Cargas de Proyectos que se presta a solicitud del Usuario o su representante, en forma complementaria al Servicio de Estiba y Desestiba de Carga, respecto de las cuales el Usuario o su representante deciden garantizar y asegurar adecuadamente su manejo y maniobras, adoptando precauciones especiales que tiendan a disminuir los riesgos propios de este tipo de operaciones, mediante un diseño y planificación específica de las mismas y la contratación de coberturas de seguros especiales.

El servicio incluye : Proveer supervisión calificada para este tipo de operaciones, diseño y planificación de Descarga o Embarque, contratación de seguros adicionales si el caso lo requiere y la entrega previa al Usuario de un plan de operaciones que indique lo que en definitiva incluirá el servicio.

Forma de Cobro: El valor de la tarifa se cobra por cada operación / Nave realizada, respecto a la cual puede establecerse su valor caso a caso.

□ **TAR 127: Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo en la Nave.**

Es el cobro que se efectúa por todas las detenciones o interrupciones en las faenas de transferencia de la carga por causas imputables al Usuario ajenas a la responsabilidad de ATI SA.

ATI S.A. llevará un registro disponible para el Usuario y la Empresa Portuaria Antofagasta, donde anotará todas las detenciones de faenas propias de nave, imputables al Usuario o a ATI S.A. y a otros, indicando causas y responsabilidades de ello. Este registro será la base para determinar el tiempo total que se considerará para la aplicación de la tarifa TAR 127. El Usuario podrá acceder y anotar en el registro su reclamo cuando considere que los tiempos que se le imputen de su responsabilidad no correspondan.

Este cobro se efectuará cuando se cumpla cualquiera de las siguientes situaciones:

- a) Cuando a solicitud del Capitán de la Nave, del Armador o su Representante, las operaciones deban comenzar en un horario distinto al horario fijado para el comienzo de los turnos de trabajo en el Terminal. Incluye los inicios de operaciones en horarios distintos al horario establecido como de inicio de turno del Terminal por causas asociadas a la hora de arribo de la nave y hora de atraque solicitada por la Nave o su Representante.
- b) Si habiéndose acordado el uso de las maniobras de las naves, éstas fallan durante la operación generando tiempos muertos por reparaciones de éstas.
- c) Si por falta de documentación necesaria para el embarque o descarga, se deban interrumpir las operaciones en espera de la aclaración de la documentación.
- d) Si habiéndose acordado la estiba se deban efectuar cambios producto de falta de carga.
- e) Si habiéndose acordado una hora de inicio de faenas de estiba, ésta no se cumple por responsabilidad de la nave y se deban reorganizar las faenas.
- f) Si habiéndose solicitado el sitio correspondiente para el inicio de las faenas a una hora determinada, la nave se atrasa por no contarse con la autorización para el embarque de la carga.
- g) Por cualquier otro evento de responsabilidad de la Nave, su Capitán o Representante, que produzca la para de la nave y ésta sea ajena a la responsabilidad del Terminal.

□ **TAR 501: Reamarra de Naves**

Es el servicio que se presta a las naves que, estando atracadas en cualquier sitio del Terminal, por razones de seguridad, por orden de autoridad, por aplicación de las normas que rigen su permanencia en el sitio o porque la nave debe salir a la gira por cualquier motivo, requieran ser corridas a otro sitio del Terminal y deban ser nuevamente atracadas al mismo.

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión y amarradores y excluye la Primera y Última faena de Amarre/Desamarre de la nave.

□ **TAR 503: Suministro de Agua.-**

Es el servicio que se presta a las naves que atracan al Terminal y que requieren de suministro de agua. El servicio consiste en dar las facilidades, los implementos y las instalaciones necesarias para proveer el suministro de agua.

Será responsabilidad y costo de quien solicita el servicio, la provisión de los recursos y la realización de las actividades necesarias para transportar el agua desde los lugares habilitados por ATI SA.

En la solicitud del servicio, el interesado deberá informar lo siguiente:

- El nombre de la nave, cuando corresponda.
- La ubicación del sector en donde se solicita el servicio.
- El período en que se proveerá del suministro.
- La cantidad de metros cúbicos solicitados.
- La indicación de la empresa a la que se facturará el servicio.

El Servicio incluye: la coordinación y la programación de las faenas, la supervisión, la conexión de los implementos a las instalaciones del Terminal y la nave, el registro del consumo, la desconexión de los implementos, la documentación correspondiente y el agua misma.

Esta tarifa consiste en el cobro del suministro, cuyo valor será igual al valor final que fijan a ATI SA los servicios competentes, expresado en pesos por metros cúbicos de consumo, más un recargo del treinta por ciento.

El valor unitario del metro cúbico se fija para un período mensual. Para este efecto, ATI SA considera el cociente entre los valores que le son cobrados por el servicio competente y el consumo total, en el mes inmediatamente anterior a la prestación del servicio.

El cobro mínimo corresponde a un suministro de diez metros cúbicos

Para aplicar esta tarifa, el valor en pesos se transformará a dólares de acuerdo al tipo de cambio observado al momento de terminar el servicio. Si se deja de prestar el servicio un día festivo, se usará el tipo de cambio observado del día hábil inmediatamente siguiente.

□ **TAR 504: Permanencia de Vehículos de Carga.-**

Es el servicio de parqueo que se presta a los camiones o a cualquier otro vehículo de carga que permanece en el interior del Terminal después de finalizada la faena que motivó su ingreso al Terminal.

Este servicio se inicia automáticamente una vez transcurridos 30 minutos desde el término de la faena, o a solicitud del transportista.

El Terminal se reserva el derecho de aceptar o rechazar estas solicitudes, como también los plazos de permanencia dentro del terminal, dependiendo del nivel de tráfico que se observe al interior del mismo.

Estarán exentos del cobro por el presente servicio todos aquellos vehículos que excedan el período indicado debido a cualquiera de las siguientes razones:

- a) Aforo físico del Servicio Nacional de Aduanas.
- b) Fumigación o alguna disposición de la autoridad de control fitosanitario que prohíba la salida.
- c) Razones de seguridad dispuestas por la Autoridad Marítima.
- d) Razones atribuibles a ATI SA.

El Servicio incluye: el área de parqueo, la provisión del personal de control de tránsito y la documentación de la prestación del servicio.

Forma de Cobro: por hora indivisible de permanencia por cada vehículo.

□ **TAR 505: Legalización de Documentos.**

El servicio consiste en emisión de una segunda copia de cualquier Documento Original emitido por el Terminal, tales como, segunda copias de documentos de recepción, EIR, inventarios de automóviles, facturas, manifiestos de carga y otros.

El Servicio incluye: proveer el personal documental y la copia del documento.

□ **TAR 506: Permiso Provisorio de Ingreso de Vehículos.-**

El servicio consiste en la autorización de ingreso, control y admisión de vehículos para faenas que requieran ser prestadas por terceros en el Terminal. Este servicio podrá ser solicitado por los Agentes de Naves o sus representantes para la provisión de rancho a las naves, las faenas de abastecimiento de combustibles y, en general, para cualquier otra actividad que el Terminal autorice.

El servicio es aplicable por jornadas de veinticuatro horas, las cuales se contabilizarán desde la hora de emisión del permiso.

El Servicio incluye: proveer el personal de control de acceso, la confección del documento de autorización, la coordinación y el tránsito de los vehículos al interior del Terminal.

□ **TAR 507: Tasa de Embarque de Pasajeros.-**

El servicio consiste en la autorización que se otorga a los pasajeros que requieran embarcarse o desembarcarse de naves que atraquen en cualquier sitio del Terminal, para hacer uso de las instalaciones portuarias.

La Agencia Naviera deberá entregar previamente a la Empresa una nómina con la identificación de los pasajeros

El Servicio incluye: proveer el personal de control de acceso de las nominas de pasajeros, la coordinación con los Agentes de Naves, la confección del documento de autorización de paso por el Terminal y el uso del muelle por los pasajeros. Involucra además los recursos relacionados con el uso de las explanadas del sitio de atraque, las vías de circulación, señalizaciones y accesorios.

□ **TAR 508: Servicio de Terminal Intermodal.-**

Es el servicio que se presta a los contenedores que deban ser transferidos desde carros de ferrocarriles al interior del Terminal o viceversa. El servicio se prestará a solicitud del transportista o del cliente usuario de ferrocarriles, y respecto de contenedores que deben ser movilizados desde o hacia las áreas de almacenaje, Stacking, pre-Stacking, zona de acopio definida del Terminal y las zonas de transferencia de carga de carros de ferrocarriles.

El Servicio incluye: la coordinación y programación de ingresos de carros al Terminal, el manipuleo y porteo a la zona de recepción/despacho de cargas en Ferrocarril, la supervisión, los tractos para el porteo, la grúa para el manipuleo antes del despacho, proveer el personal de operaciones y la documentación correspondiente.

□ **TAR 509: Acceso de Bus de Turismo.**

Consiste en la autorización de ingreso, control y admisión de buses asociadas a la atención de pasajeros o tripulantes de una nave amarrada al Terminal.

Este servicio podrá ser solicitado por los Agentes Portuarios de las naves y/o su Representante.

El Servicio Incluye: Nombrar y proveer el personal de control de acceso, la confección del documento de autorización, la coordinación y tránsito de los vehículos al interior del Terminal.

□ **TAR 510: Acceso de Vehículos menores para Turismo.**

Consiste en la autorización de ingreso, control y admisión de vehículos menores asociadas a la atención de pasajeros o tripulantes de una nave de turismo amarrada al Terminal.

Este servicio podrá ser solicitado por los Agentes Portuarios de las naves y/o su Representante.

El Servicio Incluye: Nombrar y proveer el personal de control de acceso, la confección del documento de autorización, la coordinación y tránsito de los vehículos al interior del Terminal.

□ **TAR 511: Permiso Acceso Vehicular para retiro de Transbordos**

Consiste en la autorización de ingreso, control y admisión de vehículos para faenas asociadas al retiro de una carga de transbordo, que requieran ser dadas por terceros en el Terminal.

Este servicio podrá ser solicitado por los Agentes Portuarios de las naves y/o su Representante.

El Servicio Incluye: Nombrar y proveer el personal de control de acceso, la confección del documento de autorización, la coordinación y tránsito de los vehículos al interior del Terminal.

□ **TAR 512: Permiso Acceso Vehículos Menores**

Consiste en la autorización de ingreso, control y admisión de vehículos menores para faenas asociadas a la atención de las naves atracadas en el Terminal por parte de los Agentes Portuarios.

Este servicio podrá ser solicitado por los Agentes Portuarios de las naves y/o su Representante.

El servicio tiene una duración de un año, contado desde la fecha de otorgamiento.

El Servicio Incluye: Nombrar y proveer el personal de control de acceso, la confección del documento de autorización, la coordinación y tránsito de los vehículos al interior del Terminal.

□ **TAR 513: Suministro de Energía Eléctrica para Embarcaciones Menores.**

Esta tarifa se aplica en el caso que embarcaciones menores como goletas, remolcadores, dragas, embarcaciones de tráfico de bahía y de recreo o deportivas, hagan uso de energía eléctrica.

ATI SA entregará las facilidades para la conexión de los elementos que utilice el interesado a las instalaciones eléctricas del puerto.

El servicio considera las actividades de conexión, supervisión y control de las faenas de suministro e incluye los recursos relacionados con el suministro de la energía, medidores y el conjunto de tomacorrientes y conexiones de las instalaciones del puerto.

En la solicitud del servicio, se deberá informar a ATI SA lo siguiente:

- El nombre de la nave, cuando corresponda.

- La ubicación del sector en donde se solicita el servicio.
- El período en que se proveerá del suministro.
- Nombre a quien se factura el servicio solicitado.

Esta tarifa consiste en el cobro del suministro, cuyo valor será igual al valor final que fijan a ATI SA los servicios competentes, expresado en pesos por kilowatt hora de consumo, más un recargo del treinta por ciento. Incluirá, además, el consumo observado (Registro o lectura) con relación al concepto denominado "demanda máxima".

El valor unitario del kilowatt / hora se fija para un período mensual. Para este efecto, ATI SA considera el cociente entre los valores que le son cobrados por el servicio competente y el consumo total, en el mes inmediatamente anterior a la prestación del servicio.

Para transformar el cobro a dólares, se tomará el valor en pesos y se convertirá a dólares de acuerdo al tipo de cambio observado al momento de terminar el servicio.

Si se deja de prestar el servicio un día festivo, se usará el tipo de cambio observado del día hábil inmediatamente siguiente.

□ **TAR 518: *Uso de Área para Reparación, Mantención y/o Transformación de Equipos Especiales***

Servicio que consiste en la entrega de un área determinada por ATI a los Clientes que lo soliciten con el fin de efectuar reparaciones, mantención y/o transformación de equipos especiales tales como flexibles submarinos de combustibles, cadenas, anclas o afines y/o cualquier otro equipo no relacionado con la transferencia normal de cargas por el Terminal.

Podrán solicitar este servicio el Armador, su Representante, el Consignatario, el Embarcador o cualquier otro Cliente acreditado en el Terminal.

El Servicio Incluye:

La asignación y entrega del área definida, la coordinación y programación de la faena y proveer el personal de Supervisión.

El área asignada se cobrará en función de los días y metros ocupados con un mínimo de 40 metros cuadrados.

Vencido el plazo de permanencia programado el interesado deberá proceder al retiro de la embarcación. Si lo anterior no ocurriere, dentro del plazo establecido por ATI SA la embarcación se considerará abandonada por su dueño o representante, pudiendo ATI SA ejercer las acciones legales que correspondan para obtener el pago total de lo adeudado. En el caso de establecerse un embargo o venta judicial, ATI SA tendrá prioridad para el cobro del servicio prestado.

ATI SA no será responsable de los daños o pérdidas que puedan sufrir los equipos especiales durante el período de permanencia.

□ **TAR 519: *Uso de Área para Reparación, Mantenimiento y/o Transformación de Embarcaciones Menores.***

Servicio que consiste en la entrega de un área determinada por ATI a los Clientes que lo soliciten con el fin de efectuar reparaciones, mantenimiento y/o transformación de embarcaciones menores por cuenta de quien solicita el servicio.

Podrán solicitar este servicio el Armador, su Representante, el Consignatario, el Embarcador o cualquier otro Cliente acreditado en el Terminal.

El Servicio Incluye:

La asignación y entrega del área definida, la coordinación y programación de la faena y proveer el personal de Supervisión.

El área asignada se cobrará en función de los días y metros ocupados con un mínimo de 40 metros cuadrados.

Vencido el plazo de permanencia programado el interesado deberá proceder al retiro de la embarcación. Si lo anterior no ocurriere, dentro del plazo establecido por ATI SA la embarcación se considerará abandonada por su dueño o representante, pudiendo ATI SA ejercer las acciones legales que correspondan para obtener el pago total de lo adeudado. En el caso de establecerse un embargo o venta judicial, ATI SA tendrá prioridad para el cobro del servicio prestado.

ATI SA no será responsable de los daños o pérdidas que puedan sufrir las embarcaciones durante el período de permanencia.

□ **TAR 522 Retiro de Basura Nacional**

Servicio que consiste en el retiro de la basura nacional desde el delantal del muelle donde el Cliente la dejó desde la nave. Las naves que podrán usar este servicio son todas las naves menores y/o Remolcadores. Se entiende como basura todos aquellos residuos orgánicos no inflamables y que no constituyen riesgo para la salud y/o el medio ambiente.

En consecuencia, no se autoriza dejar basuras y en caso de hacerlo, ATI podrá disponer de su retiro y cobrar por el servicio.

Podrán solicitar este servicio el Armador, su Representante, el Consignatario, el Embarcador o cualquier otro Cliente acreditado en el Terminal.

El Servicio Incluye:

El retiro de la basura desde el delantal del muelle en el cual fue dejado por la nave.

La tarifa se cobra en Usd por metro cúbico o fracción de M3.

□ **TAR 523 Uso de vías férreas**

Servicio que consiste en el uso de la infraestructura ferroviaria al interior de ATI SA por parte de los equipos ferroviarios para que puedan ingresar y operar en los recintos portuarios.

El servicio considera la coordinación de la circulación en el interior de los recintos, e incluye los recursos relacionados con las vías de circulación y operación ferroviaria

La unidad de cobro de este servicio es en Usd por unidad ingresada a ATI y por cada día de permanencia. El servicio se aplicará por jornada diaria y se hará efectivo desde la primera ocasión en que el equipo entre a los recintos portuarios y concluirá cuando el equipo abandone los recintos.

Para la ejecución de este servicio, se deberá entregar siguiente información a ATI SA:

- El nombre de la nave, cuando corresponda.
- La ubicación del sector en donde se solicita el servicio
- El período en que se solicita la operación.
- La cantidad de equipos.
- La indicación de la empresa a la que se facturará el servicio.

Servicios al Cobre Metálico.

A estos servicios corresponden a las Tarifas de la **TAR 601** a la **TAR 605** y se prestarán a las Empresas mineras que embarquen o descarguen, por cualquier sitio bajo la concesión de ATI S.A., cobre metálico en atados. El cobre debe ser entregado al Terminal de acuerdo a la programación efectuada e informada al cliente. Alternativamente, los Usuarios podrán solicitar estos servicios por la vía de los Servicios Sujetos a Tarifas Máximas del Título III del presente Manual.

□ ***TAR 601: Recepción de Cobre en Zona de Almacenamiento.-***

El servicio consiste en la recepción documental y física del cobre metálico convenientemente enzunchado, desde plataforma de camión o carro en el área determinada por el Terminal, para su pre-Stacking, almacenamiento o acopio.

El servicio incluye: la coordinación y programación del ingreso de carros y/o camiones al Terminal, la recepción documental y física de la carga, la provisión de personal de operaciones y de grúas horquillas, el ordenamiento por partidas para el embarque y la supervisión.

□ ***TAR 602: Carguío de Cobre en Zona de Almacenamiento y Porteo al Gancho.-***

El servicio consiste en el carguío de las partidas a ser embarcadas, su despacho desde el área de almacenamiento, acopio o pre-Stacking y su porteo al gancho de la nave por medio de camiones porteadores, tractos o grúas horquillas si se requieren, hasta dejar el cobre al costado de la misma, sea sobre la plataforma del vehículo o en el piso.

El Servicio incluye:

Proveer el personal de supervisión y de operaciones, la programación con el cliente de las partidas a embarcar, las grúas horquilla y los tracto/camiones porteadores.

□ **TAR 603 Estiba / Desestiba de Cobre**

Consiste en tomar el cobre desde el costado de la nave o plataforma del vehículo porteador, embarcarlo y estibar a satisfacción del comando de la nave o bien, tomarlo desde la bodega de la nave, desestibar, descargar y ponerlo sobre la plataforma del vehículo porteador o al costado de la nave.

Este servicio incluirán (i) tratándose del Embarque, las setenta y dos (72) horas antes del amarre de la nave que va a recibir tal carga mas el tiempo de ocupación de la misma, y (ii) tratándose del Desembarque, veinticuatro (24) horas, desde que se complete el desamarre de la nave.

El Servicio Incluye:

Proveer el personal de supervisión, planificación y de operación, el equipo (grúas horquillas) al costado de la nave y abordaje, palos cobreros, el uso de las grúas de la nave y en general, todas las actividades incluidas en la estiba y/o desestiba de la carga.

No Incluye, para el caso de la estiba, el material de trinca el cual deberá ser proporcionado por el comando de la nave.

□ **TAR 604 Porteo desde el Gancho y Bajada en área de almacenaje.**

Consiste en el porteo desde el costado de la nave por medio de camiones de las partidas desembarcadas hasta el lugar definido por el Terminal para su acopio o almacenaje y la bajada de esta carga en dicha área.

El Servicio Incluye:

Proveer el personal de supervisión, la programación de las partidas a desembarcar, nombrar y proveer el personal de operaciones, las grúas horquillas y los equipos de porteo, la coordinación de ingresos de los camiones porteadores desde la nave, la recepción documental, recepción física y el ordenamiento por partidas para su posterior retiro desde ATI.

□ **TAR 605 Carguío de Cobre desde Zona de Almacenaje y Despacho**

Consiste en el carguío a camión o carro ferroviario de las partidas desembarcadas por medio de grúas horquillas para que el cliente haga efectivo el retiro de su carga desde el área de almacenaje.

El Servicio Incluye:

Proveer el personal de supervisión, la programación de las partidas a despachar con el cliente, nombrar y proveer el personal de operaciones y las grúas horquillas requeridas para esta operación.

□ **TAR 606 Uso de instalaciones de Terminal de Graneles**

Es el precio unitario, expresado en Dólares por tonelada, que el Concesionario puede cobrar a los Usuarios por el uso de las instalaciones para la permanencia y transferencia que componen el Terminal Granelero, incluyendo la provisión de agua, electricidad y la limpieza, y excluyendo el resto de la infraestructura del Frente de Atraque, durante el período que se inicia setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir la carga que utiliza tal Terminal Granelero, y termina en la fecha y hora que la misma nave desamarra su última espía.

TITULO V

NORMAS DE USO DEL FRENTE DE ATRAQUE

CAPITULO PRIMERO PLANIFICACIÓN NAVIERA

Artículo 24.-

ATI S.A. asignará formalmente y en base a criterios técnicos y objetivos que se explican en este Titulo, los sitios de atraque respecto de las naves que le soliciten Servicios en el Frente de Atraque Número 2 del puerto de Antofagasta, una vez que haya recibido de los Armadores, Agentes de Naves o sus representantes, toda la información y documentación necesaria para la prestación de los mismos.

Al asignar los sitios de atraque, ATI designará las áreas de respaldo para la operación de la nave y programará las faenas inherentes a la misma, que hayan sido solicitadas previa y oportunamente por el Agente de la nave o su representante.

En la eventualidad que se haga necesario, ATI S.A. llamará a las partes involucradas a una reunión con el propósito de programar el atraque de las naves, su operación y los demás Servicios.

Artículo 25.-

Toda nave y/o artefacto naval que sea anunciado al Frente de Atraque Número 2 del Puerto de Antofagasta y requiera los servicios de ATI S.A., debe tener un representante en los términos establecidos en el Código de Comercio, en la Ley de Navegación y sus respectivos reglamentos.

Considerando que el Agente de Naves representa al Dueño, Armador o Capitán de una nave, éste, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave a ATI S.A., se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes relacionados con la atención de la misma en el Terminal.

De conformidad a lo anterior, los anuncios de las naves deberán hacerlo solamente los Agentes de Naves y/o sus representantes, en representación de sus Dueños y/o Armadores y/o Capitanes. ATI S.A. considerará como información oficial sólo los anuncios hechos por los Agentes de Naves y/o sus representantes.

Artículo 26.-

Los anuncios para todo tipo de naves y por tanto la solicitud de servicio, deberá hacerse al menos con una antelación de cuatro (4) días. Estos anuncios y solicitudes de servicio y sus modificaciones se harán mediante comunicación escrita dirigida al Superintendente de ATI S.A., entregada personalmente en las dependencias de ATI SA o enviada por fax o e-mail a las direcciones publicadas en el Art. 3 de este Manual de Servicios en el siguiente horario: Lunes a Viernes (Excluidos los festivos), desde las 09:00 horas y hasta las 17:30 horas. Independiente a la hora en que se haya solicitado el atraque de una nave, ATI hará una programación diaria que incluye todas las solicitudes de sitio, la que se cerrara a las 10:00 horas de cada mañana. Esta programación resultante será la que se aplicará e informará en la reunión de planificación que hace la EPA donde ATI asiste con el carácter de informar sus asignaciones de sitio.

No obstante lo anterior, los Agentes de Naves deberán actualizar los tiempos estimados de arribo de la nave en forma diaria y, 24 horas antes de su arribo, deberán confirmar su hora definitiva de llegada y solicitud de servicio, lo que debe especificar claramente la hora requerida para el atraque de la nave (ETB).

Los anuncios deberán incluir también la situación de aquellas naves que se encuentren a la gira y que eventualmente solicitarían sitio para operar.

En el caso que arribe una nave sin anuncio previo o efectúan la solicitud de sitio con una antelación menor a los 4 días requeridos, ATI SA podrá asignar un sitio siempre y cuando exista la disponibilidad de sitios para hacerlo y no altere la asignación de sitios hecha para las naves anunciadas con anterioridad a las naves en cuestión y que hayan cumplido con la exigencia de anuncio de 4 días. En caso de no tener sitio por afectar la programación de naves con anuncio según reglamento, la nave en cuestión será considerada para asignación recién al cuarto día de su anuncio formal.

ATI SA hará la programación por periodos de 48 horas con respecto a la fecha y hora requerida de atraque, anunciada por el Agente de Naves para requerir de algún sitio del terminal. Una vez hecha esta programación, será considerada definitiva, debiendo las naves hacer uso de los sitios en la hora programada. Sin perjuicio a ello, ATI SA podrá programar atraques de naves con posterioridad a estas 48 horas, las que para todos los efectos son consideradas tentativas.

Artículo 27.-

La formalización de la solicitud del servicio se efectuará mediante la presentación del documento "Carta de Atraque", en la cual el Agente de Naves deberá entregar a ATI SA la siguiente información:

- 1) Fecha y hora de arribo de la nave y fecha y hora requerida para el atraque de la misma;
- 2) Las características físicas y operacionales de la nave (Eslora, TRG, Calados, otros);
- 3) Las características de la carga con indicación de su tipo y ubicación en la nave.
- 4) El sitio preferencial, en caso de tener alguna preferencia.
- 5) La especificación de los servicios que se solicitarán en la atención a la nave.

Asimismo, con 48 horas de anticipación al arribo informado de la nave, el Agente acompañará, a requerimiento de ATI SA, los siguientes documentos:

- (a) Manifiesto de carga
- (b) Plano de estiba.
- (c) Lista de carga por bodega indicando el nombre del almacenista al cual debe ser entregada.
- (d) Lista de mercancías peligrosas confeccionada conforme a las leyes y reglamentos vigentes en la materia, la que debe incluir las mercancías que se descargarán así como las que permanecerán a bordo (en tránsito). Esta lista deberá estar a lo menos 12 horas antes del arribo de la nave.
- (e) Documentación asociada a la información de transbordos marítimos.
- (f) Listado de Falsos Embarques / Descargas
- (g) Listado de faenas y suministros a realizar.
- (h) Cualquier otro antecedente que ATI S.A. considere oportuno requerir.

Además deberá entregar, a requerimiento de ATI SA, el programa de aprovisionamiento de la nave durante su permanencia en el Terminal, como también cualquier otra actividad que la nave pueda desarrollar, tal como reparaciones, cambios de tripulación, etc.

Los antecedentes especificados en el presente artículo son de carácter obligatorio y son considerados como requisito para la prestación del servicio de Uso de Muelle a la Nave.

Las listas de mercancías peligrosas que se incluirán en el documento “Declaración de Mercancía Peligrosa”, deberán ser tramitado previa visación de la Autoridad Marítima local, indicando aquellas que se descargarán, se embarcarán y/o permanecerán abordo, consignando el nombre técnico del producto y no su nombre de fantasía, Clase IMDG, su tonelaje, cantidad y tipo de bultos o contenedores y las condiciones de sus envases.

Para el caso del transporte terrestre, el ingreso de cargas peligrosas para importación, exportación o cabotaje, deberá estar consignado en el Documento de Destinación Aduanera o Manifiesto Terrestre.

En el caso de retardo de la información de carga peligrosa, de omisión de algún producto o cuando los datos sean inexactos y/o incompletos el Armador, Agente de Naves o su Representante podrá ser sancionado por ATI de acuerdo a lo especificado en la tarifa TAR 427. Sin perjuicio de lo anterior, estos hechos serán puestos en conocimiento de la Autoridad Marítima.

ATI podrá rechazar embarques, desembarques o el ingreso a sus recintos de mercancías que no cumplan con los requisitos de documentación, embalaje, rotulado o de etiquetado establecidas en el Código IMDG

Por otra parte y con 24 horas de anticipación con relación a la apertura del programa de recepción (Pre-Stacking) el Agente Portuario acompañará, además, el Listado de Contenedores a ser Embarcados, denominado “Container Announcement List (CAL)”, el cual debe ser entregado al TERMINAL completo, es decir, deberá indicar sigla/número de contenedor, embarcador, puerto de descarga, pesos, contenido y observaciones inherentes al tratamiento especial que debe tener la carga.

Los CAL que ATI S.A. reciba incompletos, serán rechazados.

En caso de CAL modificados, estos deben ser presentados, a más tardar, a las 3 horas antes del término del prestacking.

ATI S.A. no recibirá ningún CAL, o modificación de alguno de ellos, una vez que se haya cumplido el plazo del Prestacking.

Con 24 horas de anticipación al arribo informado de la nave el Agente entregará a ATI S.A. el listado de contenedores de retiro directo.

Dentro de un plazo máximo de veinticuatro (24) horas del zarpe de la nave, el Agente de naves o su Representante, deberá entregar el “Manifiesto de Salida” legalizado por el Servicio de Aduanas. Asimismo, al término del embarque, deberá indicar también, cuando corresponda, el tonelaje a facturar por cada cliente que lo solicite.

Artículo 28.-

TERMINAL DE EMBARQUE DE GRANELES MINERALES (TEGM)

1.- GENERALIDADES.

El TEGM es una bodega cerrada para acopio de concentrados minerales a granel, el que tiene como objetivo servir de pulmón en condiciones medioambientales óptimas a las cargas que se embarcarán o descargarán por los sitios habilitados de ATI, de modo de que se garantice la obtención de rendimientos de transferencia a lo menos como los exigidos en contrato de concesión entre ATI y EPA.

El TEGM es el único lugar físico en el interior del área de concesión de ATI habilitado para acopio de productos a granel poluentes, preferentemente concentrados minerales, por lo que la asignación de sitios de las naves que embarquen y/o descarguen concentrados a granel estará condicionada a la asignación del TEGM y a los criterios de asignación de sitios detallados en el artículo 31 del presente Manual, no pudiendo asignar sitio a una nave mientras el TEGM está ocupado con producto descargado o para embarcarse en otra nave, cuando aquella debe hacer uso del TEGM.

2.- ASIGNACIÓN DEL TEGM A USUARIOS PARA ACOPIOS.

La asignación del TEGM será asignado para acopios a aquellos embarcadores o recibidores cuyas naves sean anunciadas según el artículo 26 del presente Manual.

La asignación del TEGM será de acuerdo a la fecha y hora programada de atraque de la nave, pudiendo iniciar acopios como máximo 72 hrs. antes de dicho tiempo, para el caso de los embarques de minerales y al momento del inicio de operaciones para el caso de las descargas.

Para el caso de los embarques se aceptarán programaciones del TEGM para acopiar con menos de 72 hrs. de anticipación a la hora programada de atraque de la nave, siempre y cuando el tonelaje a acopiar y/o las capacidades de traslado del mineral a ATI permitan un rendimiento de embarque según los rendimientos mínimos exigidos por EPA en el contrato de concesión con ATI.

Si existen dos o más naves en disputa de sitio y tales naves han anunciado según reglamento, se asignará TEGM a aquella nave que deba embarcar por sobre la que deba descargar. En el caso que dos o más naves deban embarcar se asignará primeramente el TEGM a aquella que embarque el menor tonelaje. En ambos casos las naves que embarcan deben contar con la carga para ser acopiada.

ATI podrá acopiar en el interior del TEGM más de un tipo de producto, para lo cual cuenta con elementos de separación móviles que permiten la segregación de los productos al interior de la bodega. Esta modalidad de acopio se podrá realizar en la medida que los clientes involucrados acepten tal condición.

3.- RECARGOS POR INCUMPLIMIENTO.

ATI cobrará un recargo a aquellas Agencias de naves que presenten información que no se ajuste a la realidad, en cuanto a la ETA y ETB de las naves que representan.

La aplicación de este cobro tendrá lugar cuando dada la información de anuncio y ETB presentada por la Agencia se programa la utilización del TEGM y en consecuencia se programa y se inicia el acopio, pero la ETA y/o ETB se retrasan, y producto de este retraso provoca que no se pueda iniciar el acopio de otra nave con prioridad de acuerdo a los Art. 26 y Art. 28 del presente Manual.

El inicio de cobro de la multa a la primera nave comenzará a regir desde 72 hrs. antes del arribo de la segunda nave hasta que el TEGM esté disponible nuevamente para iniciar los acopios.

El valor del recargo a aplicar a la Agencia de nave será el valor equivalente de arriendo diario de la nave perjudicada, comenzando como primer día aquel en que comienzan las 72 hrs. y como último día el de disponibilidad del TEGM, este recargo será aplicable siempre y cuando se vea afectada una segunda nave.

Para estos efectos y cuando las condiciones lo ameriten, ATI estará facultada para solicitar previo a la asignación de sitio a las naves que harán uso del TEGM, que certifiquen o acrediten los valores de arriendo promedio, correspondiente a la clasificación de la respectiva nave, registrados por la Organización Internacional THE BALTIC EXCHANGE para el último año calendario. Dicho valor constituirá el valor nave/día de recargo por este concepto.

En caso de no presentación oportuna de dicha certificación o acreditación, se establece un valor nave/día a aplicar de USD 12.000.

El valor finalmente aplicado, corresponderá al monto de indemnización de la nave perjudicada.

Para aquellos usuarios que utilicen el TEGM por un período superior a 72 hrs con respecto a la hora programada de atraque de la nave se les cobrará un recargo de Usd 1.500 por día de exceso a las 72 hrs. de acopio, afecten o no a otros clientes. Este recargo se aplicará sin perjuicio del cobro de las tarifas vigentes de almacenaje o acopio cubierto.

Artículo 29.-

ATI S.A. asignará sitios de atraque sólo una vez recibidos formalmente los anuncios de naves y las solicitudes de servicios. Cuando ATI S.A. lo estime necesario, podrá llamar a las partes involucradas a una reunión de planificación a fin de programar la entrada y/o salida de las naves y sus operaciones. Estas reuniones se realizarán en las dependencias de ATI S.A. con la participación de los clientes involucrados en la atención de una nave o en otros servicios específicos y serán presididas por un representante de ATI S.A.

A su vez, ATI S.A. participará diariamente y de Lunes a Viernes, en las Reuniones de Planificación Naviera que dirige EPA, o bien en cualquier Planificación Naviera de carácter extraordinaria, a fin de informar las naves asignadas a los Sitios que opere ATI SA y la disponibilidad en cada uno de los mismos y pondrá dicha información a disposición de los Usuarios.

Artículo 30.-

Al asignar un Sitio, ATI S.A. indicará al Agente de la Nave la fecha y hora del atraque y desatraque y cuales serán las Bitas a las cuales la nave deberá amarrar. Será de responsabilidad del Agente transmitir esta información al Práctico encargado de la faena de atraque.

Para efectos del cálculo del periodo de permanencia de las naves, medido en turnos o fracción de estos, se toman en consideración los turnos de transferencia y fracción de turnos en función de los volúmenes de carga y los rendimientos mínimos indicados en Anexo 2 y los demás tiempos necesarios para dichas operaciones, tales como: acopios para iniciar embarques, limpieza de explanada de respaldo del sitio, preparación de maniobras, limpieza de bodegas, construcción de mamparos, etc.

Las naves podrán permanecer en los sitios asignados por el período de tiempo dispuesto para cumplir su programa de trabajo y mientras no exista alguna de las razones establecidas en el Art. 35 de este Manual, que exija abandonarlo.

Los calados máximos autorizados para la asignación y atención de naves en cada sitio de atraque se rigen por las disposiciones contenidas en la respectiva Resolución y modificaciones vigentes dictadas por la Autoridad Marítima del Puerto de Antofagasta.

Artículo 31.-

Los sitios de atraque serán asignados por ATI S.A. según sus ETB y de acuerdo a los siguientes criterios de prioridad, lo que se sustenta en la obtención de lograr el menor costo

generalizado del sistema portuario y al mismo tiempo velar por la protección y conservación del medio ambiente.

ATI considerará que la nave con prioridad podrá ejercer esta preferencia cuando el diferencial de las respectivas horas requeridas de atraque (ETB) no supere un período de 12 hrs.

El criterio anterior será aplicado en caso que el sitio este disponible. Si el sitio estuviere ocupado, las naves se asignarán de acuerdo al criterio de preferencia según las prioridades de atraque definidas en el presente Manual de Servicios.

Sitio N° 4/5

Prioridad 1: Naves Full container de Servicios de Línea Regular.

No serán consideradas en esta categoría las naves que transfieran en forma exclusiva contenedores con carga IMO.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

- a) Nave con la menor cantidad de movimientos de contenedores programados.
- b) Nave perteneciente al Servicio de línea regular con la mayor frecuencia de recaladas.
- c) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 2: Naves Graneles que transfieren concentrados minerales a granel.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

- a) Nave con embarque de concentrado de mineral. En caso de dos naves que embarquen concentrados minerales, se asignará el sitio a la nave que transfiere la menor cantidad.
- b) Naves que descargan concentrados minerales. En caso de dos naves que descarguen concentrados se asignará a la nave que transfiera la menor cantidad. .
- c) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 3: Naves Mixtas de Servicio de Línea regular que transfieran 5.000 o más toneladas de cobre metálico y/o transfieran 100 contenedores o más.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

- a) Nave con mayor cantidad de movimientos de contenedores.
- b) Nave con mayor tonelaje de transferencia de cobre metálico.
- c) Nave perteneciente al servicio con mayor frecuencia de recaladas en ATI
- d) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 4: Naves que transfieran cargas de proyecto.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

a) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 5: Naves que transfieren otros graneles

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

a) Por estricto orden de arribo.

Sitio N° 6

Prioridad 1: Naves que transfieren carga de proyecto.

Prioridad 2: Por estricto orden de arribo de las naves.

Sitio N° 7

Prioridad 1: Naves Full Container de Servicios de Línea Regular que efectúen 300 o más movimientos por recalada.

No serán consideradas en esta categoría las naves que transfieran en forma exclusiva contenedores con carga IMO.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

- a) Nave con la menor cantidad de movimientos programados.
- c) Nave perteneciente al Servicio de línea regular con la mayor frecuencia de recaladas.
- d) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 2: Naves Mixtas de Servicio de Línea regular que transfieran 5.000 toneladas o más de cobre metálico y/o 100 o más contenedores.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

- a) Nave con mayor cantidad de movimientos de contenedores
- b) Nave con mayor tonelaje de transferencia de cobre metálico

- c) Nave perteneciente al servicio con mayor frecuencia de recaladas en ATI
- d) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 3: Naves Graneleras que transfieran concentrados minerales.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados por orden de importancia:

- a) Naves con embarque de concentrado de mineral. En caso de dos naves que embarquen concentrados minerales, se asignará el sitio a la nave que transfiere la menor cantidad.
- b) Naves que descargan concentrados minerales. En caso de dos naves que transfieran concentrados minerales, se asignará el sitio a la nave con menor cantidad de concentrado.
- c) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 4: Naves que transfieren carga de proyecto.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados de acuerdo al siguiente orden:

- a) Por estricto orden de arribo

Prioridad 5: Naves Graneleras que desembarquen cargas a granel.

En caso de existir dos naves con las mismas condiciones, el sitio se asignará a aquella que cumpla primero con el (los) siguiente(s) criterio(s), enumerados de acuerdo al siguiente orden:

- a) Nave con menor TM de graneles.
- b) Por estricto orden de arribo.

Prioridad 6: Otras naves, asignadas por estricto orden de arribo.

Disposiciones Generales

- Para el cálculo de las cantidades de movimientos totales tanto en la transferencia de contenedores (en unidades) como en la transferencia de cobre metálico (en toneladas) indicados en las correspondientes prioridades anteriores, se consideran todos los movimientos de embarques y desembarques de todas las destinaciones, sólo se exceptúan las reestibas vía nave y vía muelle.
- Para los efectos de determinar la mayor frecuencia de recaladas de los Servicios de Línea Regular, se considerarán las 3 últimas naves recaladas previamente registradas. Las propias Líneas deben indicar su condición de nuevas frecuencias para cada Servicio de Línea Regular en la Programación Naviera, lo que se establecerá y verificará en las Actas respectivas, para su correcta aplicación.

Artículo 32.-

La nave perderá de inmediato su prioridad de atraque si, habiéndosele asignado formalmente un sitio de atraque, el Agente de la nave o su representante manifiesta la disposición de no requerir ese sitio en la fecha y hora señaladas. Este desistimiento debe formalizarse por escrito. Dicha nave quedará sujeta a programación, sólo 24 horas después de formalizar su nuevo anuncio.

Asimismo, la nave perderá de inmediato su prioridad si no atraque al sitio asignado dentro del plazo de 1 hora contado desde la fecha de su recalada o desde su hora programada de atraque, según corresponda, y exista la necesidad de destinar dicho sitio a otra nave. En este caso, ATI S.A. tendrá la facultad de cancelar su atraque notificando a su Agencia, y autorizar a la segunda nave para que acceda a dicho sitio, quedando la primera sujeta a la programación sólo 24 horas después de formalizar su nuevo anuncio.

Artículo 33.-

Asignación condicional de sitio: Cualquier sitio podrá ser asignado condicionalmente a cualquier nave sin prioridad, anunciadas en conformidad a lo dispuesto en el artículo 26 del presente Manual de Servicios

El periodo de condicionalidad será previamente definido en cuanto a su fecha y hora de inicio y término, quedando esto establecido en el acta de Programación Naviera, con la exigencia de abandonar el sitio si hubiese otras naves con prioridad que lo requieran, en caso de extender su permanencia sobre el periodo programado. Dicha nave conserva su arribo para los efectos de asignación de un nuevo sitio “.

Artículo 34.-

La asignación de Sitios de Atraque sólo podrá ser alterada por:

- a) Motivos de defensa nacional o seguridad decretadas por autoridad competente;
- b) Recalada de naves tipo hospital y de transporte de pasajeros, debidamente calificadas como tales por la autoridad competente, las que tendrán prioridad frente a naves comerciales.
- b) Cuando se trate de naves que por causas de fuerza mayor o emergencias calificadas por ATI S.A., donde se verifique una situación totalmente fuera de lo normal con riesgos vitales a las embarcaciones, carga o personas, requieran ocupar un sitio en forma urgente.

Cuando una nave se encuentre ejecutando operaciones de transferencia en el Frente de Atraque y deba abandonarlo por razones de defensa nacional o seguridad, mantendrá su prioridad de atraque al desaparecer las causales que motivaron su desatraque, salvo que el Representante de la nave, de común acuerdo con ATI S.A., decidan algo distinto.

Las naves que deban atracar por causas de fuerza mayor o emergencias, al desaparecer las causales que motivaron su atraque deben abandonar el sitio , y si requieren continuar sus operaciones en la Terminal ATI , mantendrán la prioridad de atraque que corresponda . Si su permanencia no afecta la programación establecida podría ser programada en el mismo sitio .

Durante el período en que las naves permanezcan haciendo uso del Frente de Atraque, éstas no podrán efectuar reparaciones que impidan su desatraque o las maniobras para su fondeo, en consecuencia las naves durante toda su permanencia en las instalaciones de ATI deberán mantener su condición de navegabilidad.

El agente o armador de la nave deberá exigir al Capitán que en todo momento independiente de su plan de estiba debe mantener su condición de navegabilidad.

Dentro del contexto de las prioridades establecidas, la asignación de sitios a las naves se efectuara para lograr la mejor compatibilización entre especialización de sitios, cargas y naves, para el conjunto programado.

En el evento que se encuentre ocupado alguno de los sitios por alguna embarcación menor y sea necesario ocuparlo en atención a una nave comercial, la primera deberá abandonar el sitio. Si una nave menor requiere usar un sitio de atraque y existe disponibilidad para hacerlo, basta con que su Representante así lo solicite a ATI, quien asignará el sitio a usar con la condición indicada al inicio de este párrafo.

Los Agentes de Naves no podrán exigir prioridad de atraque en un sitio determinado aduciendo razones operativas y/o comerciales, ya que la asignación de sitios es una responsabilidad intransferible de ATI SA., quien siempre velará por una asignación óptima y racional.

En este sentido, el hecho de tener asignada un área de acopio en alguna zona de respaldo de un sitio, o la existencia de determinados elementos de transferencia de carga no otorgará prioridad alguna para la asignación de los sitios de atraque

Toda nave que transporte carga susceptible de tratamiento fitosanitario deberá presentar el certificado del organismo competente para optar a la asignación de sitio en forma definitiva. No obstante, en aquellos casos en que dicho organismo disponga efectuar la revisión con la nave atracada a sitio, la Agencia de Naves deberá presentar a ATI SA un certificado “Libre de Gases”, otorgado por la Autoridad Marítima, antes del inicio de las faenas.

ATI SA se reserva el derecho a efectuar una inspección de calados de arribo y/o zarpe para verificar si estos corresponden a la información entregada por la Agencia Naviera al momento de solicitar el sitio de atraque. Para tal situación, ATI SA solicitara a un certificador independiente, reconocido por la Autoridad Marítima, para la inspección de calados aquí indicada.

Si la nave ya se encuentra atracada y ATI SA dispone la inspección a que se refiere el inciso anterior, podrá disponer el desatraque de la nave si es que el Capitán de la misma o su Representante se niega a tal inspección.

ATI SA podrá fijar multas de hasta Usd 2,000 cuando una agencia naviera hubiese entregado información inexacta o deliberadamente mal intencionada y que de acuerdo a ello, se hubiese alterado la asignación de sitios con perjuicios a otras naves.

Cuando la permanencia de una nave afecte la programación establecida, ATI podrá solicitar a EPA la orden de desatraque de la nave, de acuerdo a las razones y procedimientos que se señalan en el artículo 35 siguiente de este Manual y en el artículo 14 del Reglamento de Coordinación de EPA.

Artículo 35.-

La orden de desatraque que emita EPA a solicitud de ATI S.A. será puesta en conocimiento de la Autoridad Marítima para que encargue de hacerla cumplir conforme a las atribuciones que le entregan los artículos 95 y siguientes de la Ley de Navegación.

ATI S.A. argumentará claramente los motivos del requerimiento de desatraque a la EPA, adjuntando los antecedentes que correspondan.

La Empresa Portuaria Antofagasta, antes de disponer el desatraque de la nave, deberá verificar que las causas argumentadas por ATI SA se atengan a las disposiciones establecidas en el Manual de los Servicios.

La Empresa Portuaria Antofagasta deberá comunicar la disposición adoptada por escrito a ATI SA, debiendo informar, asimismo a la Autoridad Marítima y a la Agencia de Naves que tenga la representación de la nave involucrada.

En el caso que no se dé cumplimiento a la disposición de desatraque de la nave, la EPA aplicará lo establecido para esta materia en su Reglamento de los Servicios.

De no cumplirse esta orden o de cumplirse fuera del plazo fijado para el desatraque, ATI S.A. podrá ejercer las acciones legales pertinentes en contra de la nave, su capitán y/o Agente, por los daños y perjuicios que le cause esta negativa³.

Será responsabilidad del Agente velar por que la nave se mantenga en las condiciones de navegación que le permitan cumplir la solicitud de desatraque cuando fuera requerido.

ATI SA podrá exigir el desatraque de una nave, en los siguientes casos:

- a) Por razones de interés nacional, debidamente calificadas como tales por la autoridad competente. Una vez desaparecidas las causas que motivaron su desatraque, se programará su atraque en primer lugar de prelación.
- b) Cuando la nave sufra un accidente o siniestro que comprometa la seguridad de las personas, de las instalaciones portuarias, de las otras naves atracadas en el puerto o de las mercancías depositadas. Una vez desaparecidas las causas que motivaron su desatraque, se programará su atraque en primer lugar de prelación.

³ Hay reserva de ATI S.A.

- c) Cuando la permanencia de la nave afecte la programación establecida.
- d) Cuando la nave no cuente con la autorización del organismo competente para iniciar faenas por cualquier otra razón que implique retrasar el atraque de otras naves. En estos casos, la nave será reasignada al primer sitio disponible.
- e) Cuando, con motivo de la certificación de las condiciones de las bodegas de la nave, éstas fueran rechazadas por el organismo competente y su período de reacondicionamiento implique retrasar el atraque de otras naves. Luego de certificadas las condiciones de las bodegas por el organismo competente, la nave será reasignada al primer sitio disponible
- f) Cuando la nave no desarrolle faenas de embarque o desembarque y exista demanda del sitio.
- g) Cuando la nave presente fallas que le impidan trabajar en alguna de sus bodegas, prolongando la estadía programada en perjuicio de otras naves. Una vez certificada la operatividad de la nave por alguna entidad independiente, la nave será reasignada al primer sitio disponible.
- h) Cuando se verifique que la nave entregue información incompleta o inexacta y exista demanda del sitio o cuando la nave se niegue a certificar la validación de la información entregada a solicitud de ATI, certificación que se deberá hacer con Auditores Externos.

En todos los casos precedentes la reasignación se hará conforme a los criterios de prioridad establecidos en el presente Manual de los Servicios.

Artículo 36.-

Sin perjuicio de lo anterior, ATI S.A. tendrá la facultad de solicitar al agente y/o capitán de la nave que ésta sea desplazada dentro del sitio o trasladada a otro sitio dentro del Terminal para una mejor utilización de los frentes de atraque .

Artículo 37.-

El Agente de una nave podrá solicitar a ATI S.A. un tiempo adicional de trabajo respecto de una nave que, encontrándose en plena operación conforme a los turnos de trabajo programados, experimente un aumento significativo de su carga. Este aviso de aumento de carga debe ser dado por el Agente de la nave a ATI SA con un mínimo de 24 horas de anticipación con respecto al zarpe original y por los mismos medios descritos en el artículo 26 de este Manual de Servicios. ATI S.A. podrá acceder al tiempo adicional solicitado, sólo si las naves programadas que se vean afectadas están de acuerdo. Si no es posible acceder a la solicitud, ATI S.A. tendrá la facultad de solicitar a dicha nave que haga abandono del sitio según el programa inicial. Si la

solicitud es acogida, el tiempo de trabajo adicional por aumento de carga no podrá exceder a 1 turno de trabajo.

Artículo 38.-

Toda nave que requiera hacer rancho de combustible durante su estadía en el Terminal, deberá obtener de la Autoridad Marítima la correspondiente autorización, para realizar estas faenas en forma simultánea con la transferencia de la carga.

El Agente debe presentar esta autorización a ATI S.A. y comunicarle por escrito la cantidad de combustible requerido y la forma en que lo proveerá y los medios que se utilizarán. De proveerse el combustible por vía marítima, deberá indicar las características de la nave que efectuará la proveeduría, y el servicio, en este caso, estará afecto a la tarifa de uso de muelle a la carga y a la nave.

Si la nave requiere prolongar su estadía para hacer rancho de combustible o efectuar alguna reparación en la nave, el Agente deberá presentar la solicitud de prolongación a ATI S.A. con 24 horas de anticipación al remate de las faenas. ATI S.A. tendrá la facultad de acceder al tiempo adicional solicitado, si las naves programadas que sean afectadas están de acuerdo. Si no hay naves programadas, ATI S.A. deberá acceder al tiempo solicitado.

CAPITULO SEGUNDO SOLICITUDES DE SERVICIOS Y PROGRAMACIÓN DE FAENAS

Artículo 39.-

Como regla general, los requerimientos de todos los servicios y/o sus modificaciones se harán en el horario normal de atención del Terminal, esto es, de lunes a viernes, de 09.00 a 17.30 horas y sábados, de 09.00 a 14.00 horas, exceptuados los festivos. Estos requerimientos pueden ser hechos por las agencias navieras o cualquier otro cliente o usuario de los servicios de ATI SA.

Los servicios solicitados se prestarán en los siguientes turnos, distribuidos de lunes a domingo, incluidos los festivos:

- Primer Turno : de 08.00 a 15.30 horas
- Segundo Turno : de 15.30 a 23.00 horas
- Tercer Turno : de 23.00 a 06.30 horas ⁴

⁴ Hay reserva de ATI S.A.

- Prolongación de Faenas : de 06.30 a 08.00 horas.

Artículo 40.-

Con el propósito de coordinar y distribuir con mayor eficiencia los recursos disponibles en el Frente de Atraque Número 2, ATI S.A. podrá realizar Reuniones Diarias de Programación de Faenas en el Terminal bajo su administración, en Días Hábiles más Sábados, previa citación de los clientes involucrados.

En estas reuniones se programarán las faenas correspondientes al “Segundo” y “Tercer” Turno del mismo día y las del “Primer” Turno del día siguiente.

El día sábado, como también en vísperas de festivos, se programaran todas las faenas correspondientes a los días sucesivos, hasta el primer turno del día hábil posterior, inclusive.

Cualquier servicio o faena, que sea requerido al margen de la Programación de Faenas, el interesado deberá pagar la tarifa correspondiente al concepto denominado “Habilitación de faena”, según se encuentra definido en Manual de Tarifas.

Artículo 41.-

El cliente o Usuario sólo podrá desistirse de un servicio o faena ya programado dentro de los siguientes horarios:

- El **Tercer Turno** se podrá cancelar sólo hasta las 15:00 horas del mismo día para el que ha sido programado.
- El **Primer y el Segundo Turno** se podrán cancelar sólo hasta las 15:00 horas del día anterior a aquel para el que han sido programados.-
- Los Turnos correspondientes a días “**Domingos**” y “**Festivos**” podrán cancelarse hasta las 15:00 horas del día hábil anterior a aquel para el que han sido programados.

Artículo 42.-

Las solicitudes para la prestación de cualquier otro servicio de apoyo, tanto a la carga como a la nave, tales como permanencia de vehículos de carga, admisión y permanencia de equipos, habilitaciones, arriendo de equipos, romaneo de carga general suelta, suministro agua potable, suministro energía eléctrica y otros, deberá ser solicitado a ATI S.A. mediante la presentación del documento denominado “Orden de Faena” que ATI S.A. mantendrá a disposición de los Usuarios para estos efectos.

Las Agencias de Aduana que retiran carga del puerto, deberán hacerlo a través de funcionarios habilitados por el Servicio Nacional de Aduanas y que se encuentren debidamente registrados ante ATI SA.

CAPITULO TERCERO SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO, ACOPIO Y DEPOSITO COMERCIAL

Artículo 43.-

La prestación de los Servicios de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial regulados por los artículos 21 y 22 del presente Manual quedará sujeta a las siguientes normas:

ATI S.A. se hará responsable de la custodia de la carga durante su permanencia en su Recinto, desde el momento en que la carga sea recibida física y documentalmente, hasta el momento de su entrega al porteador, al consignatario o sus representantes, todo ello de acuerdo a la legislación vigente. Para que pueda hacerse efectiva esta responsabilidad, deberá acreditarse que los eventuales daños o pérdidas de la carga se produjeron durante su permanencia bajo custodia de ATI SA, es decir, en el período que medie entre su recepción física y documental por el terminal, en la fecha y hora registradas en el DRES y su entrega física y documental al Transportador, al Porteador, al Consignatario o a quienes sus derechos representen.

Sin perjuicio de lo anterior, ATI SA no responderá de pérdidas o daños de la carga que deriven de las siguientes causas:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor.
 - b) Descomposición o menoscabo de la carga proveniente del transcurso natural del tiempo.
 - c) Defectos en los envases o embalajes que no se hayan hecho constar por el interesado al momento de su depósito.
 - d) Vicio propio u oculto de la carga.
 - e) Insuficiente información sobre los cuidados que requiera la carga.
- a. ATI S.A. designará lugares o áreas de depósitos para la custodia y conservación de la carga, la que permanecerá dentro de sus recintos portuarios por un plazo indefinido, hasta su entrega al porteador, a los consignatarios o a quienes sus derechos representen, todo ello de acuerdo a la legislación vigente.
 - b. Al momento de recibir la carga de desembarque ATI S.A. emitirá un documento formal, denominado **DRES**, el que deberá ser refrendado tanto por la persona que recibe la carga como por quien la entrega.
 - c. La carga que se ponga a disposición de ATI SA para su Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, deberá ser entregada a ATI SA sin daño o deterioros en sus envases o embalajes y sin presentar evidencias de alteración o perjuicio de su contenido. Si fuera necesario, ATI S.A. podrá exigir que se hagan las reparaciones necesarias a los envases o embalajes, o exigir el reembalaje de la carga en bolsas u otros receptáculos

debidamente sellados, debiendo mantenerse visibles todas las marcas y demás señas que caracterizan el bulto y su peso.

- d. Tratándose de desembarques, la carga deberá ser entregada y recibida por ATI S.A. de conformidad con las normas establecidas en la Ordenanza de Aduanas y sus Reglamentos. Para estos efectos se entiende por “fecha de zarpe de la nave” la fecha y hora en que ATI S.A. desamarra la última espía de la nave o, la fecha y hora del término de la faena de transferencia que motivó los Servicios sujetos a Tarifa Máxima, certificado en el documento denominado Relación de Hechos con que se da término a la descarga, aceptada por el Capitán de la Nave y el Agente de la nave.
- e. Para efectos de cobro, se entiende que los períodos de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial incluidos en las Tarifas de Transferencia de Carga son: (i) 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 (ii) tratándose del Desembarque, veinticuatro (24) horas desde que se complete el Desamarre de la nave.
- f. Para los efectos de la entrega de la carga de desembarque, se distingue entre cargas manifestadas por el Armador o su representante como de Retiro Directo o Retiro Indirecto y cargas de Retiro Forzoso.
- g. Son de Retiro Directo, aquellas cargas manifestadas e inscritas por el Armador o su Agente, como de retiro directo. Estas cargas se entregarán a los consignatarios no antes de las 8 horas siguientes a su descarga ni después de las 24 horas de la desamarra de la nave que generó el servicio de Transferencia, conforme a un programa con horario secuenciado que se publica e informa a los consignatarios a lo mas a las 2 (dos) horas de rematada la descarga. Este proceso se encuentra incluido en el Servicio de Transferencia sujeto a Tarifa Máxima. Se consideran de retiro directo las cargas manifestadas a otros Depósitos Aduaneros Portuarios y los graneles que se descargan desde la nave directamente al medio de transporte terrestre, momento en el cual lo reciben sus consignatarios, contra emisión del respectivo DRES. Opcionalmente, y de acuerdo al Plan de Medidas Ambientales establecido con EPA , las cargas a granel directas no contaminantes, como por ejemplo sorgo, trigo, maíz, pellets varios, metales rocosos como el metal blanco y otros , podrán ser descargadas a piso y de aquí cargadas en los camiones que el Consignatario haya dispuesto para el retiro desde el Terminal, en forma simultánea con la descarga, con el único objeto de agilizar los procesos de transferencia de la carga. ATI S.A. procederá con la auto recepción de las Cargas de Retiro Directo que no sean retiradas por el consignatario dentro de los plazos y secuencias señalados, en la cual se aplicaran los costos correspondientes (2 manipuleos y un traslado desde el área de acopio de directos al de indirectos), costos que serán cobrados al Consignatario de la carga o Representante autorizado para su retiro.
- h. Son de Retiro Indirecto, aquellas cargas manifestadas e inscritas por el Armador o su Agente, como de retiro indirecto, o que caen por omisión en esta modalidad. El plazo general de depósito aduanero será de 90 días corridos y se contarán desde la fecha de recepción de las mercancías en el Terminal. Se exceptúan de lo anterior las mercancías que se depositen en tránsito, destinadas a, o provenientes de países con los cuales existen convenios especiales, las que gozarán de los plazos estipulados en dichos acuerdos. En casos calificados, este plazo podrá ser prorrogado por el Director Nacional

de Aduanas, previa solicitud del Usuario. Vencido el plazo del almacenamiento, la carga entrará en presunción de abandono. (DS 1114).

- i. En el caso de embarques, la carga será entregada a ATI S.A. al momento de su ingreso al Terminal conforme a un programa de recepción con horario claramente definido.
- j. Son Cargas de Retiro o Embarque Forzoso aquellas consideradas como peligrosas, de depósito prohibido o condicionado por las Autoridades competentes; y aquellas respecto de las cuales la autoridad competente determine que por su naturaleza no pueden quedar depositadas en los recintos portuarios. Las cargas clasificadas como peligrosas o de depósito prohibido en el Terminal se contienen en el “Reglamento de Manipulación y Almacenamiento de Cargas Peligrosas en Recinto Portuario” publicado en el Diario Oficial N° 35.670 del 20 de enero de 1997. Por lo tanto, ATI SA no realizará el desembarque de tales cargas mientras no se certifique dicha autorización, con la presentación de la documentación correspondiente
- k. Si por impedimento de responsabilidad exclusiva de ATI S.A. la carga no puede ser retirada del Almacén, el tiempo que dure el impedimento no se considerará para el cálculo del cobro del almacenamiento.
- l. ATI S.A. podrá solicitar al Director Nacional de Aduanas la destrucción de la carga almacenada, en los siguientes casos: (a) cuando su depósito constituya grave peligro para si misma o para otras mercancías depositadas; (b) cuando su depósito sea manifiestamente perjudicial o no pudiera almacenarse sin gastos desproporcionados; (c) cuando exista fundado temor que dada su naturaleza, estado o embalaje, la carga desmejore, destruya o perezca y (d) en todos los demás casos contemplados en la Ordenanza de Aduanas y sus Reglamentos.
- m. Las Tarifas por el Servicio de Almacenamiento deberán ser pagadas por quién haya solicitado el servicio; o por el dueño de la carga, su agente o representante.
- n. El horario de recepción y retiro de carga en los lugares de depósito habilitados por ATI SA es de 08:00 horas a 23:00 horas en días hábiles de lunes a sábado. La mercancía en rezago deben ser retiradas de lunes a viernes entre las 08:00 horas y las 17:00 horas. Fuera de estos horarios, se deberá habilitar la faena de acuerdo a lo establecido en la TAR 250
- o. En aquellos casos en que sea solicitada la entrega de una partida de carga para ser trasladada a otro almacén intraportuario, si corresponde, ATI SA exigirá la presentación de una "Providencia" del Servicio Nacional de Aduanas, en la que se autoriza el cambio de almacenista aduanero.

CAPITULO CUARTO DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 44.-

Las Tarifas que ATI S.A. ha registrado ante EPA y que se regulan en el presente Manual, se encuentran identificadas por un Código Numérico y un nombre asociado a dicho Código, para efectos de publicación, control interno, facturación, presentación a EPA y/o cualquier otro requerimiento interno o externo.

Los servicios se cobrarán a todos los clientes y/o Usuarios que operen en el Terminal, sin discriminaciones de ningún tipo y su pago es obligatorio en los términos que aquí se establecen.

No obstante, el valor de las Tarifas y su aplicación podrán sufrir modificaciones como resultado de los acuerdos fundados celebrados entre ATI S.A. y las Líneas Navieras, las Agrupaciones de Tráficos, los Consorcios Navieros, los Agentes de Naves, Agentes Embarcadores, Freight Forwarders, Transitarios, Agentes de Aduana y demás clientes directos como Exportadores, Recibidores, Consignatarios y otros.

Artículo 45.-

Por los Servicios Especiales que se soliciten a ATI S.A. y que no puedan prestarse por razones no imputables a esta última, se aplicará un cobro destinado a cubrir los recursos programados y citados, que no son utilizados, cuyo monto será equivalente a la Tarifa correspondiente a Trabajadores Extras (TAR 125) del presente Manual. Este cobro no procederá cuando el interesado se desista del servicio solicitado dentro del plazo permitido en el presente Manual

Artículo 46.-

Los clientes que tengan contrato con ATI S.A. pagarán las facturas emitidas por los servicios prestados dentro del plazo acordado. Los clientes que solicitan servicios en forma esporádica, pagarán anticipadamente los servicios y al contado.

Los servicios de transferencia entregados por el terminal pueden ser pagados hasta 30 días después de haber sido emitida la factura.

Los servicios que no sean de transferencia, es decir, servicios especiales y/o de terminales, deben ser pagados al contado.

No obstante lo anterior, ATI S.A. podrá exigir a sus clientes que caucionen las gestiones que realicen ante ella, así como el pago de los servicios y las responsabilidades que les afecten, mediante el depósito de documentos en garantía. Los clientes que no presenten garantía suficiente deberán pagar los servicios en forma anticipada a su prestación.

Los usuarios que mantengan garantías vigentes con ATI SA, contarán con un plazo de pago de diez días corridos, contados desde la fecha de emisión de la factura. Pasado dicho plazo, la factura será considerada impaga.

El valor de la garantía es fijado por la gerencia de administración y finanzas de acuerdo al tipo de servicio prestado.

Artículo 47.-

Considerando que las Tarifas se encuentran expresadas en Dólares, para determinar el valor de las facturas emitidas en moneda nacional, se aplicará el factor de conversión que fija el Banco Central o el Organismo que cumpla dicha función.

Para el pago de los servicios se aplicará el factor de conversión vigente al momento del pago de la factura.

Las facturas impagas emitidas por ATI S.A. se recargarán con los intereses que fija la Ley N° 18.010 por todo el tiempo de mora, sin perjuicio del derecho que le asiste a ATI S.A. para ejercer las acciones legales para encaminadas a obtener el pago total de lo adeudado.

ATI SA sólo aceptará como garantías las boletas bancarias emitidas por un banco nacional pagaderas a su sola presentación, depósitos a plazo renovables o pólizas de seguros sin liquidador, emitidas por una compañía de seguros, todos tomados a favor de Antofagasta Terminal Internacional SA.

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

Los servicios e instituciones del sector público, Fuerzas Armadas y de Orden estarán exentos de esta exigencia.

Las garantías se solicitarán según la siguiente tipo de clientes:

- | | |
|---|-----------------------|
| a) Clientes Habituales Individuales | Monto Garantía |
| - Agencias Navieras | \$ 500.000.- |
| - Agencias de Muellaje | \$ 500.000.- |
| - Agencias de Aduanas
(no asociadas a la Cámara Aduanera de Chile) | \$ 500.000.- |
| b) Clientes Habituales Asociados | Monto Garantía |
| - Cámara Aduanera de Chile
(Representa a todos los agentes de aduanas miembros de ésta cámara). | \$1.000.000.- |
| c) Nuevos Clientes | |
| - El monto de la Boleta Bancaria de Garantía, se determinará de acuerdo al tipo de cliente que se trate, según lo señalado en los puntos anteriores, la que tendrá una vigencia mínima de un año. | |

El monto mínimo de garantía será de quinientos mil pesos, cuya moneda única para los documentos será Pesos.

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

El Gerente de Administración y Finanzas podrá disponer la suspensión de los servicios a los usuarios en los siguientes casos:

- a) Por mantener facturación impaga por un lapso superior a los diez días de plazo desde su emisión, sin que exista garantía.
- b) Por mantener facturación impaga después de treinta días contados desde su emisión.
- c) Por la no renovación de garantía en los términos del artículo anterior.

Los usuarios a quienes se hubiere suspendido la prestación de los servicios sólo podrán solicitar su reanudación luego de pagada la totalidad de la deuda, incluidos los intereses, y hayan constituido una garantía en los términos exigidos por ATI SA.

Artículo 48.-

El ingreso al Terminal de personas, vehículos, equipos y cualquier otro elemento se encuentra regulado y sus normas están contenidas en la disposición interna de ATI S.A. vigente en la materia.

Artículo 49.-

Toda persona natural o jurídica será responsable de los daños que por su culpa o por la culpa de sus agentes o dependientes se causen a personas, muelles (Incluido el fondo marino), instalaciones o equipos, sean de propiedad de ATI S.A. o administrados por ésta, o a los bienes o mercancías depositadas bajo su responsabilidad en los recintos del Terminal.

Sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda a los Armadores o sus representantes, los Agentes de Naves responderán directamente ante ATI S.A. de los daños causados a la infraestructura portuaria por las naves que representen.

Artículo 50.-

En un plazo máximo de 24 horas, de días hábiles, contadas desde la fecha de desatraque de la nave, la Agencia de Naves se obliga a entregar a ATI SA, dos ejemplares del manifiesto de salida, timbrado y numerado por el Servicio Nacional de Aduanas.

La información contenida en el manifiesto de salida deberá ser coincidente con el peso indicado en el resumen de los tonelajes efectivamente transferidos.

Artículo 51.-

ATI tratará la operación de cargas bolivianas, ya sea de embarque y/o desembarque de acuerdo a los tratados vigentes, por lo que todas las operaciones del Terminal se circunscribirán bajo las disposiciones del Tratado de 1904, cuya especificación y principales aspectos operativos se describen en el Anexo 4 de este Manual de Servicios.



De acuerdo a lo anterior, ATI acepta:

- La participación de la Agencia Aduanera de Bolivia en funciones de fiscalización sobre las mercancías, como lo establece la Convención de 1937.
- Los objetivos del SIT como un elemento facilitador del flujo de las mercancías hacia Bolivia.
- Que el Manual de los Servicios sea de conocimiento público de Usuarios, organismos y autoridades bolivianas.

ANEXO 1

TARIFAS

TARIFAS DE SERVICIOS DE MUELLEAJE

SERVICIOS DE TRANSFERENCIA

TAR 101 Transferencia de Contenedores llenos 20 pies	Usd/Teu	70.75
TAR 102 Transferencia de Contenedores llenos 40 pies	Usd/Teu	53.06
TAR 103 Transferencia de Contenedores vacíos 20 pies	Usd/Teu	70.75
TAR 104 Transferencia de Contenedores vacíos 40 pies	Usd/Teu	53.06
TAR 105 Transferencia de Carga Fraccionada	Usd/T.M.	7.03
TAR 106 Transferencia de Automotores	Usd/T.M.	9.59
TAR 107 Transferencia Cargas a Granel	Usd/T.M.	4.34

SERVICIOS DE USO DE MUELLES

TAR 111 Uso de Muelle a la Nave Sitio 7	Usd/Metro Esl Hr	1.56
TAR 112 Uso de Muelle a la Nave Sitios 3, 4, 5 y 6	Usd/Metro Esl Hr	1.56
TAR 113 Uso de Muelle Naves Menores.	Usd/Nave/Día	5,38
TAR 114 Uso de Muelle Naves de Guerra o Científicas	Usd/Metro Esl Hr	0.44
TAR 115 Uso de Muelle a la Carga General	Usd/Tonelada	2.68
TAR 116 Uso de Muelle a la Carga Granel	Usd/Tonelada	1.65
TAR 117 Uso de Muelle a la Carga Cabotaje	Usd/Tonelada	1,00
TAR 118 Uso de Muelle a la Carga FIO Boliviana	Usd/Tonelada	0.85

SERVICIOS ESPECIALES

TAR 121 Reestibas vía nave de contenedores de 20 pies	Usd/Teu	71.11
TAR 122 Reestibas vía nave de contenedores de 40' pies	Usd/Teu	36.90
TAR 123 Reestibas vía muelle de contenedores de 20 pies	Usd/Teu	142.22
TAR 124 Reestibas vía muelle de contenedores de 40 pies	Usd/Teu	71.68
TAR 125 Trabajadores extras por labores no incluidas en la Transferencia (Movilizadores)	Usd/Hom/Tur	44.46
TAR 126 Planificación y diseño operativo de cargas de Proyectos.	Usd/Op./Nave a convenir	
TAR 127 Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No provisión de Trabajo en la Nave.	Usd/Hora	105.85
TAR 130 Reestibas vía nave de carga Fraccionada	Usd/Ton.	6.67
TAR 131 Reestibas vía muelle de carga Fraccionada	Usd/Ton.	13.33
TAR 132 Reestibas vía nave automotores	Usd/Ton.	9.33
TAR 133 Reestibas vía muelle automotores	Usd/Ton.	18.66

A) SERVICIOS DE TERMINALES

SERVICIOS A CONTENEDORES REFRIGERADOS

TAR 201 Conexión, Desconexión y Monitoreo	Usd/Cont	53.45
TAR 202 Conexión, Desconexión y Monitoreo Reestibas	Usd/Cont	73.36
TAR 203 Monitoreo Contenedores	Usd/Cont/Turno	8,49

TAR 204 Suministro de Energía eléctrica Demanda Máxima + Consumo USD/KWH + 30%

TAR 205 Pre enfriado de contenedores refrigerados	Usd/Contenedor	32.49
TAR 206 Montaje / Desmontaje de Gen Set	Usd/Cont/Operac.	26.72
TAR 207 Reparación Contenedores Reefers (No incluye repuestos)	Usd/HH	5.87
TAR 208 Pre Trip Corto (Duración aproximada 15 minutos)	Usd/Cont	11.00
TAR 209 Pre Trip Largo (Duración aproximada de 4 horas)	Usd/Cont	26.72

RECEPCIÓN DE CARGAS FUERA DE PLAZO

TAR 211 Contenedores fuera del horario establecido	Usd/Contenedor	26.72
TAR 212 Carga Fraccionada fuera del horario establecido	Usd/Tonelada	8.49
TAR 213 Automotores fuera del horario establecido	Usd/Tonelada	12.58

SERVICIOS DE CONSOLIDACION Y DESCONSOLIDACION

TAR 221 Consolidación o Desconsolidación de contenedores 20'	Usd/Teu	177.11
TAR 222 Consolidación o Desconsolidación de contenedores 40'	Usd/Teu	107.32

SERVICIOS ESPECIALES

TAR 242 Cuidadores de portalón	Usd/Hombre/Turno	94.32
TAR 243 Prevencionista de Riesgos	Usd/Nave	128.28
TAR 244 Remanejo o selección de contenedores en Terminal	Usd/Movimiento	21.38
TAR 246 Aforo o reconocimiento de carga fraccionada	Usd/Tonelada	8.55
TAR 247 Aforo o reconocimiento de carga en contenedores	Usd/Teu	93.00
TAR 248 Inspección SAG de carga en contenedores	Usd/Cont	20.96
TAR 249 Servicios de Fumigación Exterior Contenedor	Usd/Contenedor	50.00
TAR 250 Habilitación del Terminal	Usd/Faena	32.07
TAR 251 Traslado de contenedores entre 2 puntos del terminal	Usd/Contenedor	50.00
TAR 252 Sellado o Resellado de contenedores	Usd/Contenedor	26.72
TAR 253 Fumigación interior de contenedores 20' llenos o vacíos	Usd/Cont. 20'	140.00
TAR 254 Fumigación interior de contenedores 40' llenos o vacíos	Usd/Cont. 40'	164.00
TAR 255 Fumigación Carga Suelta	Usd/Ton o M3	A Convenir
TAR 256 Fumigación de Cubiertas	Usd/M2	0.13
TAR 257 Aforo o Reconocimiento de Contenedores Vacíos	Usd/Contenedor	30.00

B) SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO

TARIFAS DE ALMACENAJE - PRIMEROS 30 DIAS

TAR 301 Carga General Cubierta	Usd/Ton/Día	0.75
TAR 302 Carga General Descubierta	Usd/Ton/Día	0.53
TAR 303 Carga clasificada como de depósito condicionado o peligrosa En área cubierta	Usd/Ton/Día	3.21
TAR 304 Carga clasificada como de depósito condicionado o peligrosa en Área descubierta	Usd/Ton/Día	2.14
TAR 305 Contenedores Vacíos	Usd/TEU/Día	1.60

Nota: A partir del trigésimo primer día se aplicará un incremento del 10% en el valor de la tarifa para cada caso

TARIFAS DE ALMACENAJE – A CONTAR DEL DIA 31 (Trigésimo primer día)

TAR 311 Carga General Cubierta	Usd/Ton/Día	0.82
TAR 312 Carga General Descubierta	Usd/Ton/Día	0.59
TAR 313 Carga clasificada como de depósito condicionado o peligrosa En área cubierta	Usd/Ton/Día	3.53
TAR 314 Carga clasificada como de depósito condicionado o peligrosa en Área descubierta	Usd/Ton/Día	2.36
TAR 315 Contenedores Vacíos	Usd/TEU/Día	1.76

TARIFAS DE ACOPIO

	Usd/M2/Día
TAR 320 Carga Internacional - Tránsito	0.08
TAR 321 Cobre	0.04
TAR 322 Insumos para la Minería, Productos Industriales y Químicos	0.12
TAR 323 Contenedores Vacíos	0.08
TAR 324 Granel Cubierto	0.15
TAR 325 Granel Descubierta	0.11

Notas:

- a) Valores Mínimos a contratar
Días = 5
Area = 200 M2
- b) Ampliación Plazo Contratado
Por única vez y por 5 días mínimo

C) SERVICIOS COMPLEMENTARIOS AL ALMACENAJE

SERVICIO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DE CARGAS EN ALMACÉN

TAR 401 Descarguío de carga general fraccionada	Usd/Tonelada	2.62
TAR 402 Carguío de carga general fraccionada	Usd/Tonelada	2.62
TAR 403 Descarguío de contenedores llenos	Usd/Contenedor	13.23
TAR 404 Carguío de contenedores llenos	Usd/Contenedor	13.23
TAR 421 Copia de Documentos de recepción de carga	Usd/Unidad	5.24
TAR 422 Inventario de automotores	Usd/Unidad	10.58
TAR 423 Separación o reparación de carga	Usd/Tonelada	4.70
TAR 424 Pesaje Unitario de Bultos	Usd/Tonelada	5.29
TAR 425 Romaneo	Usd/Tonelada	0,21
TAR 426 Emisión de Documentos de Recepción de Carga	Usd/DRES	10.58
TAR 427 Recargo por no presentación de documentos de Carga Peligrosa	Usd/Unidad	525.05
TAR 428 Reconfección de Facturas	Usd/Factura	8.38

D) OTROS SERVICIOS

TAR 501	Reamarra de Naves	Usd/Faena	366.80
TAR 503	Suministro de agua	Consumo Usd/M3 + 30%	
TAR 504	Permanencia de vehículos de carga	Usd/Hora/Veh	2,10
TAR 505	Legalización de documentos	Usd/Documento	2.12
TAR 506	Permiso provisorio de ingreso de vehículos	Usd/Unidad/Día	3.18
TAR 507	Tasa de embarque de pasajeros	Usd/Pasajero	5.29
TAR 508	Servicios de terminal intermodal	Usd/Contenedor	21.17
TAR 509	Acceso Bus Turismo	Usd/Bus/Día	15.72
TAR 510	Acceso Vehículos Menores para Turismo	Usd/Veh/Día	9.43
TAR 511	Permiso Acceso Veh. para retiro de Transbordos	Usd/Veh.	3.14
TAR 512	Permiso Acceso Vehículos Menores	Usd/Veh./Año	12.58
TAR 513	Suministro Energía Eléctrica Embarcaciones Menores		
	Demanda Máxima + Consumo	Usd/KWH + 30%	
TAR 518	Uso de área para reparación, mantención y/o transformación de Equipos especiales. (Mínimo 60 m2)	Usd/M2/Día	0,16
TAR 519	Uso de área para reparación, mantención y/o transformación de Embarcaciones Menores (Mínimo 60 M2)	Usd/M2/Día	0,16
TAR 522	Retiro de Basura Nacional	Usd/M3	26.46
TAR 523	Uso de Vías Férreas	Usd/Unidad Carro	3,21

E) SERVICIOS AL COBRE METÁLICO

TAR 601	Recepción de cobre en zona de almacenaje	Usd/Tonelada	0.64
TAR 602	Carguío de cobre en zona de almacenaje y porteo al gancho	Usd/Tonelada	0,43
TAR 603	Estiba / Desestiba de cobre	Usd/Tonelada	1,65
TAR 604	Porteo y Recepción de cobre en zona de almacenaje	Usd/Tonelada	0,43
TAR 605	Carguío de cobre desde zona de almacenaje para despacho	Usd/Tonelada	0,64

F) SERVICIOS DE USO TERMINAL DE GRANELES

TAR 606	Uso de instalaciones de Terminal de graneles	Usd/Tonelada	1.70
----------------	--	--------------	------

ANEXO 2

VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA MINIMAS POR NAVE (TOM)

De acuerdo al Contrato de Concesión, ATI S.A. debe cumplir con las siguientes Velocidades de Transferencia Mínimas y Promedios considerando como Etapa I, el período transcurrido entre el mes 1 y el mes 12 contados desde la fecha de entrega de la concesión (1º de Marzo del 2.003) y como Etapa II, el período que se inicia una vez transcurridos los 12 meses contados desde la fecha de entrega de la concesión.

CUADRO 1

TIPO NAVE/CARGA	ETAPA I	ETAPA II	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACIONES
(1) Full Container Carga Contenedor.	7		Contenedor/ Hora	Etapa 1:Velocidad se aplica a grua dominante (4)
		21	Contenedor/ Hora Nave	Etapa 2:Velocidad se aplica a la nave.
Otras Naves (3) Carga en Contenedor.	7	7	Contenedor/ Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier (2) Carga cobre catodos	100	120	Toneladas / Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Otras Naves (3) Cobre Catodos	80	100	Toneladas / Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier (2) Carga Concentrado de Minerales	200	250	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel embarque, excluye concentrado de minerales	100	100	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel Mineral Desemb.	80	80	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel vegetal desemb.	70	70	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel	---	270	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica por turno de trabajo a la nave.

poluente (Zn,Pb,Cu) movilizada a traves de Terminal de Graneles				
Otras Naves (3) Otras Cargas	40	40	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.

- (1) Nave Full Container: Se define como aquella nave en que el 90% de la carga total transferida se encuentra en contenedores.
- (2) Nave Bulk Carrier: Se define como aquella nave diseñada para el transporte exclusivo de carga a granel.
- (3) Otras Naves: Se define como cualquier nave que no es nave Full Container, ni nave Bulk Carrier.
- (4) Grua dominante: Se entiende por la maniobra propia de la nave que tiene asociado el mayor numero de movimientos en las faenas de embarque y desembarque.

VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA PROMEDIO (TOMA)

En el plazo de la Concesión se han identificado diferentes periodos donde los estandares a cumplir por ATI SA se van incrementando.

CUADRO 2

PERIODO	TRIMESTRE
Inicial	5 al 9
Definitivo	10 en adelante

VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA PROMEDIO (TOMA)

CUADRO 3

TIPO NAVE/CARGA	ETAPA I	ETAPA II	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACIONES
(1) Full Container Carga Contenedor.	8		Contenedor/ Hora	Etapa 1:Velocidad se aplica a grua dominante (4)
		21	Contenedor/ Hora Nave	Etapa 2:Velocidad se aplica a la nave.
Otras Naves (3) Carga en Contenedor.	8	8	Contenedor/ Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier (2) Carga cobre catodos	120	140	Toneladas / Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Otras Naves (3) Cobre Catodos	100	120	Toneladas / Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.

Naves Bulk Carrier (2) Carga Concentrado de Minerales	240	280	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel embarque, excluye concentrado de minerales	120	120	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel Mineral Desemb.	95	95	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel vegetal desemb.	85	85	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.
Naves Bulk Carrier(2) Carga granel poluente (Zn,Pb,Cu) movilizada a traves de Terminal de Graneles	---	300	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica por turno de trabajo a la nave.
Otras Naves (3) Otras Cargas	45	45	Tonelada /Hora	Esta velocidad se aplica a la bodega dominante.

- (1) Nave Full Container: Se define como aquella nave en que el 90% de la carga total transferida se encuentra en contenedores.
- (2) Nave Bulk Carrier: Se define como aquella nave diseñada para el transporte exclusivo de carga a granel.
- (3) Otras Naves: Se define como cualquier nave que no es nave Full Container, ni nave Bulk Carrier.
- (4) Grua dominante: Se entiende por la maniobra propia de la nave que tiene asociado el mayor numero de movimientos en las faenas de embarque y desembarque.

ANEXO 3 NORMAS DE INGRESO AL TERMINAL

1.1. REGLAMENTO GENERAL DE CONTROL, ORDEN Y SEGURIDAD

SE ESTABLECE QUE CUALQUIER PERSONA Y/O VEHICULO QUE SEA AUTORIZADO EN FORMA PERMANENTE O PROVISORIA PARA INGRESAR AL TERMINAL, DEBERA ATENERSE A LA SIGUIENTE REGLAMENTACION GENERAL DE CONTROL, ORDEN Y SEGURIDAD.

- ❑ TODA PERSONA Y/O VEHICULO QUE INGRESE AL TERMINAL, DEBERA PORTAR SU TARJETA IDENTIFICATORIA QUE LO AUTORIZA A ACCEDER EN FORMA PERMANENTE O, EN SU DEFECTO, EL PERMISO PROVISORIO CORRESPONDIENTE.
- ❑ TODA PERSONA DEBERA ESTAR DISPUESTA A QUE EL PERSONAL DE SEGURIDAD EN LOS ACCESOS DEL TERMINAL SOLICITEN SU CEDULA DE IDENTIDAD PARA CHEQUEAR QUE CORRESPONDA A LA TARJETA IDENTIFICATORIA O PERMISO PROVISORIO.
- ❑ LA TARJETA IDENTIFICATORIA ES INTRANSFERIBLE Y NO PODRA FACILITARSE A OTRA PERSONA QUE NO SEA LA QUE SE IDENTIFICA EN ELLA.
- ❑ CUALQUIER PERSONA QUE EXTRAVIE SU TARJETA IDENTIFICATORIA PERSONAL O DE ALGUN VEHICULO EMPRESA, DEBERÁ INFORMAR DE INMEDIATO EL HECHO A ATI. EVALUÁNDOSE POSTERIORMENTE SI SE EXTENDERA UNA NUEVA.
- ❑ TODA PERSONA QUE INGRESE AL TERMINAL DEBERA RESPETAR LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIGENTES, DEBIENDO PORTAR CASCO Y ZAPATOS DE SEGURIDAD SI FUERA NECESARIO, SOBRETODOS EN LAS AREAS DE OPERACIÓN DE CARGA Y DESCARGA.
- ❑ PARA ESTOS EFECTOS, EN LOS PUNTOS DE ACCESO ATI S.A., MANTENDRA CASCOS Y CHALECOS REFLECTANTES QUE ENTREGARA A LOS USUARIOS/VISITAS PARA SER USADOS MIENTRAS PERMANEZCAN EN EL TERMINAL.
- ❑ TAMBIEN SE ESTABLECERAN AREAS DE ESTACIONAMIENTO PARA LOS VEHICULOS DE VISITAS/USUARIOS QUE ACCEDAN AL TERMINAL, DEBIENDO ESTOS ESTACIONARSE EN LOS LUGARES QUE SE LES INDIQUE.
- ❑ EN LAS AREAS DEL DELANTAL DEL MUELLE, QUE SON LAS MÁS RIESGOSAS POR ESTAR SIEMPRE EN OPERACIÓN DE CARGA/DESCARGA, SE ESTABLECERAN LAS PISTAS POR LAS CUALES SE DESPLAZARAN LOS EQUIPOS DE PORTEO Y/O GRUAS, QUEDANDO PROHIBIDO EL ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS PARTICULARES AJENOS A LAS OPERACIONES DE CARGA/DESCARGA. SOLAMENTE SE AUTORIZA EL PASO PEATONAL Y/O EL ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS CUANDO LA NAVE ESTE EFECTUANDO SUS TRAMITES DE RECEPCION O DESPACHO, POR LO QUE

LOS VEHICULOS ESTACIONADOS PODRAN SER SOLO LOS ASOCIADOS A LAS OPERACIONES QUE REALICE EL AGENTE DE LA NAVE Y MIENTRAS NO EXISTAN OPERACIONES DE CARGA/DESCARGA. UNA VEZ COMIENCEN LAS OPERACIONES DE TRANSFERENCIA, SOLO LOS TRABAJADORES PORTUARIOS PODRAN PERMANECER EN EL DELANTAL DEL MUELLE Y SOLO EN LOS LUGARES ASIGNADOS POR LA LINEA DE SUPERVISION.

- LOS VEHICULOS DEBERÁN CIRCULAR CON SUS LUCES ENCENDIDAS MIENTRAS PERMANEZCAN EN EL TERMINAL. ESTA REGLA ES APLICABLE LAS 24 HORAS DEL DIA.

CUALQUIER INCUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS MENCIONADAS ANTERIORMENTE FACULTARA A ATI S.A. PARA CADUCAR EN FORMA INMEDIATA LOS PERMISOS OTORGADOS A USUARIOS PARTICULARES.

ANEXO 4

CARGA BOLIVIANA EN TRANSITO

1. INTRODUCCIÓN

El puerto de Antofagasta forma parte del Tratado de Paz, Amistad y Comercio suscrito entre Chile y Bolivia el 20 de Octubre de 1904, el cual en lo pertinente al puerto establece:

Artículo VI. “ La República de Chile reconoce a favor de la de Bolivia, y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico.”

“ Ambos Gobiernos acordarán en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicio para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.”

Artículo VII. “ La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio.”

“ Por ahora señala por tales puertos habilitados para su comercio, los de Antofagasta y Arica.”

2. LA APLICACIÓN DEL TRATADO DE 1904

Los servicios que requieren las cargas bolivianas para su tránsito por puertos de Chile, los pacta el embarcador o consignatario, o sus representantes, con las entidades que los prestan, fijando libremente las condiciones comerciales de los mismos

Para los efectos de aplicabilidad del tratado de 1904, a través del tiempo de su vigencia, se han establecido las reglamentaciones necesarias sobre aspectos operacionales, administrativos y de representatividad de los participantes del sistema.

Así, en tiempo presente, para la aplicación del Tratado de 1904, se encuentran vigentes los acuerdos bilaterales que a continuación se detallan:

2.1. Acuerdos Bilaterales

2.1.1. Convención sobre Tránsito de 1937

La convención de 1937, acoge lo establecido en el Artículo VI del Tratado de 1904 respecto a que “ambos Gobiernos acordarán en actos especiales, la reglamentación conveniente” para la aplicación del Tratado.

A continuación se transcriben los artículos pertinentes al tránsito de las mercancías bolivianas por puertos chilenos:

Artículo IV

Para el tránsito hacia Bolivia se seguirá el procedimiento siguientes:

- a. “Las mercaderías se manifestarán a las Aduanas chilenas de llegada, separadamente de las destinadas a Chile, para los efectos de su recepción.”

“Los bultos que contengan estas mercaderías deberán llevar en su parte exterior y de una manera visible, además de sus marcas, números, peso bruto y neto, la anotación: “En tránsito a Bolivia”.

- b. “Recibida la nave por la Aduana de Chile, ésta entregará a los personeros de la Agencia Aduanera de Bolivia uno o más ejemplares del Manifiesto de la carga en tránsito a este país.”

- c. “Los personeros de la Agencia aduanera de Bolivia una vez recibidas las naves por las Aduanas de Chile, tendrán la facultad de constituirse a bordo para intervenir en la fiscalización de la entrega y descarga de las mercaderías destinadas a Bolivia y en la conducción y control de las lanchas, hasta su recepción en el muelle.”

- d. “Desembarcada la carga en los muelles, será entregada por las Aduanas de Chile a los personeros de la Agencia Aduanera de Bolivia.”

“Recibida la carga quedará desde ese momento bajo la jurisdicción para el cuidado, fiscalización y responsabilidad de la Agencia aduanera de Bolivia.”

“La recepción se efectuará conforme al detalle consignado en el Manifiesto, exenta de todo reconocimiento que no sea el exterior, y se dejará constancia de la conformidad o se anotarán las reclamaciones y reparos a que hubiere lugar ante las Aduanas de Chile.”

- e. “Si en la recepción aparecieren bultos en mal estado o con señales de haber sido violados, la Agencia Aduanera de Bolivia y la Aduana de Chile practicarán, de oficio a petición de parte interesada un inventario de ellos para los efectos de deslindar responsabilidades.”

“Igual inventariación practicarán los Agentes Aduaneros de Bolivia, de oficio o a petición de parte interesada, una vez que la carga haya sido recibida o ingresada en sus almacenes o depósitos para los fines de su administración interna”.

- f. “El interesado por sí o por medio de su agente legalmente constituido conforme a las leyes de Bolivia o también por intermedio de los Agentes Generales de Aduana

reconocidos por la Superintendencia de Aduanas de Chile, solicitarán a la Agencia Aduanera de aquel país el envío de las mercaderías a su destino, previo trámite de la documentación respectiva que exijan dichas mismas leyes.”

- g. “Entre los documentos contemplados en la letra anterior, se incluirá una copia de la “Guía de Salida” que expedida con los mismos datos del manifiesto y visada por la Agencia Aduanera de Bolivia, servirá para que la Aduana de Chile ampare las mercaderías desde su salida del Almacén o depósito hasta su embarque, la constancia de lo cual servirá de descargo provisional del Manifiesto de la nave.”

“Para el caso en que por desvío, robos que se pudieran cometer, nacionalización de la carga, y por cualquiera otra causa, ingresarán al territorio chileno destinadas a Bolivia, la Agencia Aduanera pondrá a disposición de la Aduana Chilena todos los datos y documentos aduaneros y comerciales que le sean solicitados.”

- h. “Las mercaderías cuyo carguío directo solicite el interesado, serán entregadas de inmediato por la Agencia Aduanera de Bolivia a la empresa porteadora. La restante, previa recepción prolija y control de sus pesos, marcas y números y cantidad de bultos, pasará a los depósitos o Almacenes de la Agencia Aduanera de Bolivia para su ulterior destino a este país a solicitud de parte interesada.”

- i. “Las empresas porteadoras, a petición de parte interesada o sus agentes, en una “Guía de Embarque”, que detalle las marcas, el peso, contenido, consignatario, etc, de la mercadería por transportarse, procederán al carguío de los carros y despacharán la carga cuando se hubieren llenado los trámites exigidos por la presente Convención”.

“El transporte será amparado por las correspondientes “Cartas de Porte” y el respectivo “Manifiesto Aduanero” de la empresa porteadora expedido con arreglo a las leyes bolivianas. Una copia de este manifiesto quedará en poder de la Aduana Chilena para los efectos de confrontar con él, el detalle de los carros sellados, el paso de las mercaderías a Bolivia.”

“Al paso por la frontera las autoridades aduaneras de ambos países, confrontarán además el estado de los sellos y marchamos de cada carro, y dejarán constancia escrita de esta operación, transcribiéndola además a la Aduana Chilena respectiva.”

- j. “La Aduana Chilena cancelará definitivamente el Manifiesto de la nave con el recibo conforme de las Aduanas de Bolivia, certificado en el “Manifiesto Aduanero” de la empresa porteadora.”

“La falta de esta conformidad dentro de los plazos que de común acuerdo señalen las autoridades aduaneras superiores de ambos países dará lugar al pago de los derechos correspondientes a la aduana Chilena, cuando sea de presumir que la mercadería haya quedado en territorio chileno y no se hay determinado la persona responsable de la sustracción o pérdida.”

Artículo V

Para el tránsito desde Bolivia se procederá como sigue:

- a. “Las mercaderías se manifestarán a las Aduanas Chilenas de llegada, separadamente a las destinadas a Chile, para los efectos de su recepción.”

“Recibido el convoy por la Aduana Chilena de Fronteras, procederá a asegurar los carros y a enviar a la Aduana del Puerto el Manifiesto recibido, con el detalle de los carros cerrados, marchamados, etc.”

- b. “La exportación de productos bolivianos por los puertos chilenos se hará sin más formalidad que la confrontación en el muelle por la Agencia Aduanera respectiva, de las marcas, números y cantidad de bultos especificados en el manifiesto por Mayor y Carta de Porte del ferrocarril, debiendo enviarse uno de estos documentos a la Aduana Chilena. Si los productos no deben embarcarse inmediatamente, serán depositados en los almacenes de tránsito de las Agencias Aduaneras Bolivianas.”
- c. “Para el reembarque de los productos bolivianos depositados en los almacenes de tránsito de las Agencias Aduaneras de Bolivia, se correrá una póliza en papel común, debiendo remitirse una copia de este documento a la Aduana Chilena”.

2.1.2 Sistema Integrado de Tránsito (SIT)

El Sistema Integrado de Tránsito es un mecanismo aprobado por los Gobiernos de Bolivia y Chile, que tiene por finalidad estructurar procedimientos para optimizar el funcionamiento del sistema portuario y del transporte terrestre de las cargas en tránsito hacia Bolivia. Así, no incorpora las mercancías de exportación de ese país.

A través del SIT se han actualizado conceptos de la Convención de 1937, acogiendo en su reglamentación la modernización de sistemas y cambios institucionales de sus actores, pero manteniendo los principios de dicha Convención.

A continuación se reproduce la definición de sus objetivos y se entrega una orientación sobre el Manual Operativo del SIT.

2.1.2.1 Objetivos Del Sistema Integrado de Tránsito

El Sistema Integrado de Tránsito establecido por los gobiernos de Chile y Bolivia es la modalidad que agrupa y compromete a las instituciones relacionadas directa e indirectamente con el tránsito de las mercancías bolivianas que usan los puertos chilenos de Arica y Antofagasta, en los siguientes objetivos:

- a. “Dar fiel cumplimiento al espíritu y la letra del tratado de 1904 y de las Convenciones reglamentarias posteriores, de suerte que el puerto sea un mero punto de transbordo entre el medio marítimo y terrestre para la carga en tránsito a Bolivia.”

- b. “Reducir el tiempo de tránsito como asimismo los daños y mermas de las cargas.”
- c. “Promover un aprovechamiento óptimo de los recursos físicos utilizados en el sistema de tránsito.”
- d. “Aprovechar la capacidad del almacenaje del puerto, para racionalizar el traspaso de carga entre los distintos medios de transporte que difieren enormemente en cuanto a su capacidad unitaria y en la regulación del flujo de abastecimiento de los importadores individuales en Bolivia.”
- e. “Dejar claramente establecida la responsabilidad que corresponda a las naves, al puerto y a los medios terrestres por las pérdidas y mermas de la carga a fin de reducir el costo de seguros sobre la misma.”
- f. “Asegurar que la carga que ingrese a los puertos elegidos por Bolivia, salga efectivamente del país.”
- g. “Propender a que se cumplan acuerdos internacionales, bilaterales a todo lo relacionado con el transporte internacional de carga: protección del medio ambiente, fitosanitario, calidad de vida de las comunidades involucradas, etc.”

2.1.2.2. Manual Operativo del Sistema Integrado de Tránsito

El Manual Operativo del SIT es el instrumento que, basado en los principios y objetivos del Sistema Integrado de Tránsito, describe y normaliza los sistemas operativos y administrativos en el puerto, para las mercancías en tránsito a Bolivia. Asimismo, describe los flujos e identifica funciones.

2.1.3. Acuerdos Comerciales Vigentes

Los términos de los servicios prestados por la Empresa Portuaria de Chile a la carga boliviana en tránsito se encuentran establecidos en la Resolución N° 99, del 26.12.96, de la Empresa Portuaria de Chile, que “Fija tarifas portuarias para los servicios que EMPORCHI presta a la carga en tránsito procedente de o con destino a Bolivia”. Tales términos se señalan a continuación.

2.1.3.1 Servicio de Uso de Muelle a la Carga

“Precio del Servicio: 0,85 dólares por tonelada”

“Esta tarifa se aplica a todas las mercancías cuyos fletes hayan sido pactados en condiciones F.I.O. o bien, a las mercancías en que el pago del servicio de cargue y/o descargue sea de cargo del consignatario.”

2.1.3.2. Almacenamiento de Carga General y Carga Granel

“Importación”

“Libre de pago por 365 días, respecto de carga que se deposite en áreas de almacenamiento especialmente asignada por la Empresa Portuaria para estos efectos.”

“Cuando las cargas se depositen en otros recintos que no sean los especialmente asignados para el tránsito hacia Bolivia, el período liberado de pago es de 60 días.”

“Exportación”

Libre de pago por 60 días.

“Para estas cargas no existen áreas especiales para su depósito.”

“Cuando proceda el cobro del servicio al usuario boliviano, se aplican las tarifas generales de la Empresa Portuaria Antofagasta.”

2.1.3.2 Almacenamiento de Cargas de Retiro o Embarque Inmediato

Las cargas de retiro o embarque inmediato son aquellas consideradas como peligrosas de depósito condicionado o prohibido, que, por su naturaleza, la EPA determine que no pueden quedar depositadas en el puerto.

Este servicio no tiene período liberado de pago. No obstante, tiene un tarifado especial para Bolivia, diferente al que tiene la Empresa Portuaria en forma general, para el resto de las cargas del mismo tipo.

De la Resolución 99/96 – Tarifas Portuarias para los servicios

Servicio de Uso de Muelle a la Carga

Respecto de la carga en tránsito procedente de o con destino a Bolivia, el Concesionario, en tanto no acuerde algo distinto con el respectivo Usuario, deberá aplicar una Tarifa de Uso de Muelle a la Carga no superior a 0,85 Dólares por cada Tonelada o fracción, a las cargas con fletes pactados en condiciones F.I.O. o bien, a las mercancías en que el pago del servicio de cargue y/o descargue sea de cargo del consignatario.

Servicio de Almacenamiento

De conformidad a los acuerdos vigentes, el Almacenamiento o Acopio, por aquel período no contemplado en la Transferencia de Carga, seguirá siendo responsabilidad de EPA, en las áreas que ella determine.

Porteo de la Carga

Los Usuarios bolivianos podrán contratar libremente los servicios de Porteo de Embarque y Porteo de Desembarque.

El Porteo de Embarque, será desde el lugar de depósito definido por EPA fuera del área de la Concesión, hasta la Concesión.

El Porteo de Desembarque, será desde la Concesión, hasta el lugar de almacenamiento definido por EPA fuera del área de la Concesión

Los tiempos de permanencia de la carga boliviana en la Concesión no se contabilizarán en los períodos de almacenamiento que presta la Empresa Portuaria Antofagasta.

Transferencia de Carga

Tratándose del embarque de minerales de exportación de minerales que superen las 14.999 Toneladas, la Transferencia de Carga incluirá el Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, por las ciento veinte (120) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir tal carga boliviana en tránsito.

ANEXO 5

REGLAMENTO DE USO COMPARTIDO DE ELEMENTOS OPERATIVOS

1 INTRODUCCIÓN

El presente anexo reglamenta los siguientes aspectos, relacionados con el uso compartido de algunos elementos operativos:

- a) El uso de bita compartida y el uso de bitas ubicadas en el frente de atraque aledaño, en el amarre de las naves que permanecen atracadas a sitio.
- b) El uso parcial de espacio de sitio de atraque, que sea utilizado por las naves, sobrepasando el límite entre los frentes de atraque N°1 y N°2, en ambos sentidos.
- c) El uso de línea férrea para permitir el flujo de carros ferroviarios por tendidos ferroviarios en áreas colindantes y con acceso común.

2 CONSIDERACIONES

- La delimitación de la concesión, respecto del frente multioperado, está marcada por la bita N°19.
- Al determinar el límite en la bita N°19, se cuenta con una longitud del sitio N°3 de 210 metros útiles, para posibilitar el atraque de una nave de 190 metros de eslora, en consideración al resguardo de 20 metros de separación entre naves.
- En la maniobra de atraque de una nave de 190 metros de eslora y en su posterior permanencia las espías largas deben quedar amarradas entre la bita N°19 y la bita N°26. Naves mayores a 190 metros de eslora, requieren amarrar largos a la bita N° 18.

3 PROCEDIMIENTOS

De las Bitas:

1. La bita N°19 podrá ser usada indistintamente por las naves que atraquen en el sitio 2 como por las que atraquen al sitio 3, es decir, en cualquiera de ambos frentes de atraque.
2. En el caso de naves atracadas a los sitios 2 y 3, en períodos coincidentes, y ambas precisen usar la bita N° 19, la operación de sujeción de las espías deberá dar cumplimiento y atenerse a todas las disposiciones de la Autoridad Marítima establecidas para las maniobras de atraque y desatraque en el Puerto.
3. De igual forma, corresponderá atenerse a tales disposiciones de la Autoridad Marítima, cuando una nave atracada en uno de los frentes de atraque, requiera amarrarse en una bita ubicada en el frente aledaño al del atraque.

4. El uso de una bita ubicada en un frente de atraque distinto al frente de atraque en que se programa la estadía de una nave, deberá ser informado al Explotador del Frente de Atraque respectivo.
5. ATI SA y la Empresa Portuaria Antofagasta deberán permitir el acceso del personal de amarradores y supervisores a sus respectivos frentes de atraque, cuando deba utilizarse una bita para amarrar una nave atracada en el frente de atraque aledaño.

Del Uso del Espacio

1. Para una nave que, siendo atendida en un frente de atraque, precise utilizar parcialmente un espacio del frente de atraque aledaño, la Agencia de Naves representante deberá presentar la solicitud de dicho espacio, con la antelación suficiente, conforme a lo dispuesto en el presente Manual de Servicios.
2. En el caso que dos naves deban permanecer atracadas en los sitios 2 y 3, respectivamente y una de ellas requiera el uso parcial de un espacio en alguno de los frentes; se deberá aplicar el siguiente criterio:
 - 2.1. Si la nave que requiere el espacio en el frente aledaño no altera la programación de naves establecida para dicho frente, el espacio deberá asignarse a la nave solicitante.
 - 2.2. Si la nave que requiere el espacio en el frente aledaño altera la programación de naves establecida para dicho frente, el Explotador del Frente de Atraque no tendrá obligación alguna de asignar el espacio a la nave solicitante.
3. Si las dos naves que requieren atracar al sitio 2 y 3, respectivamente, precisan el espacio en el frente aledaño, se deberá aplicar el siguiente criterio:
 - 3.1. La asignación se hará siguiendo el mismo orden secuencial y cronológico de los atraques que se haya establecido en las Programaciones de Atraque de Naves, de cada Explotador de Frente de Atraque, es decir, se asignará primero la nave que tenga antes su fecha y hora requerida para el atraque de dicha nave (ETB).
 - 3.2. Si las dos naves tienen el mismo ETB, se asignará primero la que tenga menor cantidad de turnos de trabajo programados.
 - 3.3. Si las dos naves tienen el mismo ETB y la misma cantidad de turnos de trabajo programados, se asignará la que tenga mejor prioridad de atraque en el Sitio respectivo, conforme al Manual de Servicios y Reglamento de Servicios, según corresponda.
 - 3.4. Si las dos naves tienen el mismo ETB, la misma cantidad de turnos de trabajo programados y la misma prioridad de atraque en el sitio respectivo, atracará la que registre antes su recalada en la Estación de Prácticos de la Autoridad Marítima.

ATI SA aplicara la tarifa vigente para el uso de muelle a la nave definida para el sitio 3 de acuerdo al uso del espacio parcial usado donde se considerará los metros lineales que sobrepasen la bita 19.

Del Uso de Paso por Vías Férreas

1. Los cierres perimetrales de ATI SA, en todos aquellos sectores que crucen una vía férrea existente y en funcionamiento, considera puertas del tipo abatibles.
2. ATI SA podrá traspasar dichos portones con trenadas ferroviarias, cuando deba efectuar romaneos de carros en la báscula de la Empresa Portuaria Antofagasta, previa autorización del Servicio Nacional de Aduanas. Una vez finalizado el cometido, deberán volver los carros hacia la zona del frente de atraque administrado por ATI SA.
3. ATI SA permitirá el acceso de trenadas por el delantal del sitio 3 para atender naves y faenas en los sitios y explanadas del Frente de Atraque Número 1.
4. El operador ferroviario deberá programar las pasadas de trenadas desde y hacia ambos frentes de atraque, con 24 horas de anticipación mediante la instancia de Programación de Faenas, descrita en el Reglamento de Servicios de la Empresa Portuaria Antofagasta y ésta coordinará con el concesionario, para el cumplimiento de la solicitud.
5. Las trenadas que ingresen al recinto portuario cuyo destino sea el área administrada por ATI SA, deberán transitar sólo por las vías de uso común, no concesionadas, el tiempo justo y necesario para ingresar al área concesionada, no pudiendo permanecer las trenadas en ellas por tiempo prolongado.
6. Carros llenos o vacíos podrán permanecer en las parrillas del área no concesionada, siempre y cuando exista disponibilidad de espacio y sea coordinado previamente con la Empresa, a través de la instancia de Programación de Faenas. Para tal efecto, deberá darse cumplimiento a lo indicado en el Reglamento de Servicios de la Empresa Portuaria Antofagasta, respecto del servicio denominado “ Permanencia de Vehículos de Carga”.

ANEXO 6

TRASLADOS DE CARGAS ENTRE FRENTES DE ATRAQUE

Según se expresa en el Código de Comercio, cuando se trata de cargas provenientes del desembarque, el Transportador, representado por el Agente de Naves, puede hacer entrega de las cargas en alguna de las siguientes formas:

- a) Poniéndolas directamente en poder del consignatario.
 - b) Poniéndolas en poder del consignatario a través de un representante (por ejemplo, un agente de aduanas.)
 - c) Poniéndolas a disposición del consignatario, en poder de una autoridad (en el caso del Puerto de Antofagasta, un almacenista aduanero intraportuario.)
- En los casos señalados con las letras a) y b) ATI SA certificara, mediante la emisión de un documento oficial (DRES), el proceso de entrega directa de la carga entre el Transportador y el Consignatario o su representante.
 - En el caso señalado con la letra c) ATI SA recibirá la carga del Transportador y emitirá un comprobante de recepción por ella (DRES), tomando para sí la custodia y responsabilidad de la carga hasta su ulterior entrega al Consignatario o su representante.

El detalle del procedimiento a aplicar es el siguiente:

a. **DE LOS TRASLADOS DE CARGA REALIZADOS EN CUMPLIMIENTO AL DESTINO MANIFESTADO**

a.1. Naves atracadas en sitios de ATI SA con carga manifestada a EPA.

a.1.1. En aquellos casos en que una nave atracada en un sitio de ATI SA contenga consignaciones de carga de desembarque indirecto, manifestadas con destino final EPA, se debe cumplir lo siguiente:

- La Agencia de Naves debe tramitar ante el Servicio Nacional de Aduanas dos manifiestos, uno por cada frente de atraque.
- La Agencia de Naves debe entregar ambos manifiestos en ambos frentes de atraque.
- El cobro por concepto de Uso de Muelle a la Carga será aplicado en su totalidad por el ATI SA.
- La carga de desembarque indirecto que esté manifestada para EPA, será entregada por la Agencia de Naves en los lugares de depósito que disponga la Empresa, independientemente de cual sea la empresa operadora que realice el traslado físico de la carga.

- La EPA confeccionará los comprobantes de recepción de la carga (DPU), los que deben ser firmados por el representante de EPA y por el representante de la Agencia de Naves (a la cual el Servicio Nacional de Aduanas ha consignado el manifiesto de carga, oficialmente, al numerarlo).

a.1.2. En aquellos casos en que una nave atracada en un sitio de ATI SA contenga consignaciones de carga de desembarque directo, manifestadas con destino final EPA, se debe cumplir lo siguiente:

- La Agencia de Naves debe tramitar ante el Servicio Nacional de Aduanas dos manifiestos, uno por cada frente de atraque.
- La Agencia de Naves debe entregar ambos manifiestos en ambos frentes de atraque.
- El cobro por concepto de Uso de Muelle a la Carga será aplicado en su totalidad por el ATI SA.
- La carga de desembarque directo que esté manifestada para EPA, será entregada por la Agencia de Naves al Consignatario, en el sector que disponga la Empresa, la cual asignará un área para la operación, según lo programado en la instancia de Programación de Faenas.
- La EPA confeccionará los documentos de certificación de la entrega de la carga entre las partes (DPU directo), los que deben ser firmados por el representante de EPA y por el representante de la Agencia de Naves (a la cual el Servicio Nacional de Aduanas ha consignado el manifiesto de carga, oficialmente, al numerarlo.)
- La EPA efectuará el despacho directo de la carga, el que será firmado por el representante del Consignatario.
- La EPA aplicará el cobro por conceptos de provisión de área, verificación de la documentación aduanera y emisión del DPU que certifica el proceso de entrega entre las partes, correspondientes al servicio denominado “Certificación de Carga Directa de Otros Terminales”, descrito en el Reglamento de los Servicios de la Empresa.
- En el caso de la carga que deba ser desconsolidada de contenedores para proceder al despacho directo, la EPA aplicará, además del cobro señalado en el párrafo anterior, el cobro correspondiente al servicio denominado “Área para Desconsolidación de Contenedores”, descrito en el Reglamento de los Servicios de la Empresa.

a.2. Naves atracadas en sitios de EPA con carga manifestada a ATI SA

a.2.1. En aquellos casos en que una nave atracada en un sitio de EPA contenga consignaciones de carga de desembarque indirecto, manifestadas con destino final almacenista ATI SA, se debe cumplir lo siguiente:

- La Agencia de Naves debe tramitar ante el Servicio Nacional de Aduanas dos manifiestos, uno por cada frente de atraque.
- La Agencia de Naves debe entregar ambos manifiestos en ambos frentes de atraque.
- El cobro por concepto de Uso de Muelle a la Carga será aplicado en su totalidad por la EPA.
- La carga de desembarque indirecto que esté manifestada para ATI SA, será entregada por la Agencia de Naves en los lugares de depósito que disponga el ATI SA.
- ATI SA confeccionara los comprobantes de recepción de la carga (DRES), los que deben ser firmados por el representante de ATI SA y por el representante de la Agencia de Naves (a la cual el Servicio Nacional de Aduanas ha consignado el manifiesto de carga, oficialmente, al numerarlo.)

a.2.2. En aquellos casos en que una nave atracada en un sitio de EPA contenga consignaciones de carga de desembarque directo, manifestadas a ATI SA se debe cumplir lo siguiente:

- La Agencia de Naves debe tramitar ante el Servicio Nacional de Aduanas dos manifiestos, uno por cada frente de atraque.
- La Agencia de Naves debe entregar ambos manifiestos en ambos frentes de atraque.
- El cobro por concepto de Uso de Muelle a la Carga será aplicado en su totalidad por EPA
- La carga de desembarque directo que esté manifestada a ATI SA, será entregada por la Agencia de Naves al Consignatario, en el frente de atraque de ATI SA.
- ATI SA confeccionara los documentos de certificación de la entrega de la carga entre las partes y debe efectuar el despacho directo de la carga.

b. DE LOS TRASLADOS DE CARGA REALIZADOS POR CAMBIO POSTERIOR EN LA CONDICION MANIFESTADA

Este punto se refiere a carga de desembarque indirecto manifestada a alguno de los almacenistas intraportuarios, que luego de recibida, documentada y depositada en los lugares de depósito dispuestos por el almacenista correspondiente, es solicitada para ser cambiada de almacenista, luego de haber mantenido un período de almacenamiento en el frente de atraque primario.

En tales casos corresponde ejecutar el siguiente procedimiento:

- ✓ El cambio de almacenista puede ser requerido por el Consignatario o su representante, o por un agente transitario u operador de carga (forwarder).
- ✓ El interesado debe proceder a tramitar la autorización ante el Servicio Nacional de Aduanas, organismo que autoriza la operación mediante la emisión de una “Providencia Aduanera”.
- ✓ El interesado debe presentar la Providencia ante el almacenista que tiene en depósito la carga.
- ✓ El Almacenista debe entregar la carga al interesado, utilizando la Providencia para la cancelación de su comprobante de recepción de carga.
- ✓ El traslado de la carga de un frente a otro es por cuenta del interesado que solicita el cambio. Para tal efecto, debe disponer de una empresa de muellaje registrada en la Autoridad Marítima. Si el traslado es desde el frente administrado por ATI SA, dicha empresa de muellaje deberá estar autorizada por ATI SA. Todo lo anterior, con cargo al interesado.
- ✓ En consideración a que la entrega de la carga y, en consecuencia, el quiebre de la responsabilidad en la custodia de la carga, ya ha sido efectuada por el Transportador (representado por la Agencia de Naves), en el instante en que entregó las mercancías al Almacenista, a dicha Agencia no le cabrá responsabilidad alguna en la nueva entrega al segundo almacenista; por tanto, la entrega de la carga al segundo almacenista será por cuenta del interesado, amparándose en la Providencia.
- ✓ El segundo Almacenista procede a recibir la carga y a confeccionar los nuevos documentos de comprobantes de la recepción.
- ✓ Para efectos de los correspondientes servicios de almacenamiento, cada Almacenista aplicará el cobro del servicio por el período en que efectivamente estuvo la carga depositada en sus respectivos lugares de depósito, y basados en la normativa establecida en el Manual o Reglamento de los Servicios, según corresponda.

En el caso de producirse una desconsolidación de contenedor dentro del proceso de cambio, en áreas de EPA, ésta aplicará el cobro correspondiente al servicio denominado “Área para Desconsolidación de Contenedores”, descrito en el Reglamento de Servicios. En ese caso, la operación de desconsolidación la cobrará directamente la empresa de muellaje que se contrate. Si la desconsolidación se produce en áreas de ATI SA, será esta la que efectuara la desconsolidación, por lo que se cobrará la tarifa correspondiente (TAR 221 o TAR 222 dependiendo si es un contenedor de 20’ o 40’).