MANUAL DE SERVICIOS HUACHIPATO TERMINAL PORTUARIO

1 DE OCTUBRE DE 2026

COMPAÑÍA ACEROS DEL PACÍFICO CAP
Av. Gran Bretaña 2910 – Talcahuano - Chile

CONTENIDOS

PRESENTACION

AMBITO DE APLICACIÓN

CAPITULO I: UBICACIÓN Y CARACTERISTICAS DEL PUERTO

CAPITULO II: DEFINICIONES GENERALES

CAPITULO III. SERVICIO BASICOS Y ESPECIALES

3.1 Servicios Básicos
- 3.1.1 Servicio de Uso de Muelle a la Nave (UMN)
- 3.1.2 Servicio de Uso de Muelle a la Carga (UMC)
- 3.1.3 Servicio de Amarre y Desamarre de naves
- 3.1.4 Servicios de Transferencia a la Carga

3.2 Servicios Especiales
- 3.2.1 Servicios a la Nave
- 3.2.2 Servicios de Terminales
- 3.2.3 Servicios de Acopio y Almacenamiento
- 3.2.4 Otros Servicios Especiales

CAPITULO IV. PLANIFICACION NAVIERA

4.1 Representantes Navieros
4.2 Planificación Naviera
4.3 Asignación de sitios
4.4 Prioridades de asignación de sitios y atraque de naves
4.5 Operatividad y rendimientos con simultaneidad de asignación de sitios de atraque
4.6 Reprogramación de sitios de atraque post cierre de Puertos
4.7 Asignación de Naves Condicionales
4.8 Modificación de la Programación de naves
4.9 Desistimiento de uso de sitio asignado a la nave

4.10 Requerimientos de información, Anuncio de naves y Solicitud de Servicios

CAPITULO V. PLANIFICACION DE FAENAS

5.1 Horarios de planificación y desistimientos
5.2 Información requerida
5.3 Asignación de instalaciones y equipos
5.4 Registro y control de antecedentes de atención a la nave
5.5 Servicios programados
5.6 Despachadores autorizados
5.7 Despachos indirectos

CAPITULO VI. DISPOSICIONES GENERALES

6.1 Facturación y Garantías
6.2 Responsabilidades y Pólizas de Seguridad
6.3 Procedimientos de Reclamos
6.4 Permisos de acceso vehicular
6.5 Higiene y Seguridad

CAPITULO VII. ANEXOS

1. MECANISMO DE REAJUSTABILIDAD TARIFARIA

PRESENTACION

El presente Manual de Servicios del Terminal Portuario de CAP, elaborado por HSLP (Huachipato Servicios Logísticos Portuarios), en adelante "MSP", establece las normas, disposiciones y los procedimientos que rigen los servicios portuarios prestados a Clientes y Usuarios, en los sitios de atraque e instalaciones del Huachipato Terminal Portuario, en adelante "HTP", en su condición de puerto privado de uso público.

El Manual establece las relaciones entre HTP, sus contratistas y los diferentes clientes y usuarios, y dispone las obligaciones de las partes en relación con la prestación de los servicios portuarios prestados en HTP y en las áreas e instalaciones de respaldo.

En ese contexto, HTP proporcionará a todos los usuarios los servicios portuarios en forma equitativa y sin discriminación, excepto por motivos justificados y objetivos de carácter comercial, establecidos en contratos o acuerdos permanentes.

La presente versión actualizada del Manual de Servicios de las Operaciones Portuarias (MSP), y sus futuras modificaciones, contarán, previo a la publicación en la página web www.htpchile.cl o a su información por correo electrónico, con la aprobación de HTP.

El MSP será de conocimiento público y podrá ser modificado por el Puerto en cualquier momento, en consideración a la evolución de las necesidades y el futuro desarrollo y modernización del Terminal, entrando en vigencia cada nueva edición modificada treinta días corridos desde el día de la publicación.

En resumen, los servicios portuarios que entregue el HTP, se regirán por las siguientes disposiciones, las que podrían ser modificadas, mejoradas o suprimidas en búsqueda de eficiencia y regulaciones puntuales que permitan mejorar la coordinación y administración de los frentes de atraque. Dichas modificaciones, serán informadas oportunamente a los Clientes.

AMBITO DE APLICACIÓN

El presente Manual contiene las normas que regulan la relación entre el HTP, los clientes y usuarios de los servicios prestados en el Terminal Portuario y que involucran actividades y funciones operativas, administrativas y tarifarias.

HTP velará por el funcionamiento armónico de los sitios de atraque del puerto, considerando la infraestructura disponible y su operación eficiente.

Los particulares y usuarios de los frentes de atraque deberán someterse a las normas y procedimientos que se establecen en el presente Manual de Servicios, cuyo cumplimiento será administrado por HTP.

Las normas del presente Manual se aplicarán sin perjuicio de las atribuciones legales de la Subsecretaría de Marina, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante, del Ministerio de Defensa Nacional, y de los demás órganos de la Administración del Estado. Del mismo modo, también les serán aplicables los Tratados Internacionales suscritos por el Estado que afecten a la Empresa y las obligaciones contenidas en virtud de tales tratados.

CAPITULO I: UBICACIÓN Y CARACTERISTICAS DEL PUERTO

UBICACIÓN DEL PUERTO

Las instalaciones del HTP se ubican en la Región del Biobío de Chile, en la Provincia de Concepción, en la Comuna de Talcahuano, Bahía de San Vicente, a 502 kilómetros al sur de la ciudad de Santiago, aproximadamente, a 80 Km de la Ruta 5, con las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud Sur	L: 36° 44' 22" SUR
Latitud Oeste	G: 073° 07' 56" WESTE
Orientación	al 289°

CARACTERISTICAS DEL PUERTO

El Terminal multipropósito HTP, posee 2 frentes de atraque, con un sitio en cada frente, los cuales permiten el atraque de naves simultáneas que posean las siguientes características máximas:

FRENTE DE ATRAQUE - SITIO	CALADO MAX	ESLORA MAX	DESPLAZAMIENTO
NORTE	10,9 mts	205 mts	70.800
SUR	8,8 mts	190 mts	49.000

El Terminal opera las 24 horas del día, durante 365 días del año, salvo detenciones por feriados, conmemoraciones programadas y de uso de costumbre, horarios de colación y razones de fuerza mayor.

El recinto del HTP cuenta además con los siguientes recursos e instalaciones para la prestación de servicios de transferencia a la nave y a la carga:

- Equipos de Transferencia consistentes en una planta mecanizada con una cinta transportadora de descarga y una grúa de muelle sobre rieles.
- Almacenamiento y Acopio de cargas en bodegas cubiertas y en amplios patios y áreas descubiertas para todo tipo de graneles y cargas generales.

- Disposición de una eficiente conectividad urbana y de accesibilidad con rutas viales y layout interior, el que cuenta con una extensa red de vías férreas interiores interconectados (35 Kms).

- Instalaciones y recinto urbanizado que dispone de Iluminación y suministros de agua y electricidad, en todo el Terminal.

- Dotaciones de Personal Especializado para la prestación eficiente de los todos los servicios.

CAPITULO II. DEFINICIONES GENERALES

Para los efectos de este Manual de Servicios se identifica y define los siguientes conceptos y funciones:

2.1 Acopio: Es la acumulación en el recinto portuario de cargas para ser embarcadas y/o desembarcadas.

2.2 Almacenamiento o Acopio: Significa la permanencia y custodia temporal de cargas al interior de los recintos de HTP en bodegas y áreas descubiertas que no constituyen zona primaria aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

2.3 Amarra: Operación consistente en asegurar la nave al frente de atraque de HTP, mediante espías y en algunos casos rejeras, incluyendo todos los recursos y actividades terrestres necesarias para la provisión del servicio.

2.4 Aprovisionamiento de Naves: Se entiende por aprovisionamiento de la nave a los embarques de combustibles, lubricantes y pertrechos necesarios para que la nave opere, como asimismo a los embarques de mercancías de consumo y venta destinadas a los tripulantes o pasajeros.

2.5 Armador o Naviero: Significa la persona natural o jurídica que siendo o no propietario de la nave, la explota y expide en su nombre.

2.6 Asignación de Sitio: Es la planificación del espacio en un determinado frente de atraque a una nave anunciada a nuestro terminal. (La ubicación final de la nave será entre bitas identificadas por su número).

2.7 Área de Stacking: Área de depósito o acopio de los contenedores al interior de HTP.

2.8 Carga Directa: Es la carga de trámite anticipado, que se transfiere en forma directa, a o desde nave a medios de transporte o viceversa a o desde la calle

2.9 Carga a Granel: Conjunto de partículas o granos no numerables o líquidos no envasados en un módulo independiente del modo de transporte, cuya identificación global es realizada por su naturaleza, peso y/o volumen.

2.10 Carga General o Fraccionada: Término general que describe cualquier tipo de carga no líquida o sólida a granel, cuya naturaleza forma, envase o condición de estandarización, determina su modo de manipulación, almacenamiento y transporte, se identifica con esta clasificación, en general, a la carga no contenerizada.

2.11 Carga Contenerizada: Término que describe a cualquier tipo de carga y cual sea su condición (líquida o sólida) que sea transportada en contenedores.

2.12 Carga de Proyecto: Todo tipo de carga que requiere de personal altamente especializado, equipos de alta especificidad, utilería

especialmente diseñada para cada operación, utilización de medios de comunicaciones especiales, análisis y contratación de coberturas.

2.13 Carga Extra-Dimensionada: Se denomina Carga Extra-Dimensionada a aquella pieza de 30 o más toneladas, o de dimensiones que sobrepasan las medidas de un contenedor ISO de 20' o 40'. Es aquella carga que excede los márgenes normales de los contenedores o embalajes utilizados para este tipo de carga, dificultando su manipulación y su apilamiento en las áreas de acopio, así como también en calles y carreteras.

2.14 Carga Indirecta: Es la carga que requiere los servicios de almacenaje y/o acopio previo al embarque de la misma o después de ser desembarcada y permanece depositada en áreas cubierta o descubiertas, dentro de HTP.

2.15 Carga o Sustancia Peligrosa: Aquella que por su naturaleza, produce o puede producir daños momentáneos o permanentes a la salud humana, animal o vegetal, y a los elementos materiales tales como instalaciones, maquinarias, edificios, etc. y que está clasificada por la OMI.

2.16 Carguío: Significará tomar la carga desde su lugar de Almacenamiento o Acopio, o Depósito Comercial, y colocarla sobre un medio de transporte terrestre, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

2.17 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.

2.18 Consignatario: Significa la persona habilitada por el conocimiento de embarque o documento que haga sus veces para recibir las mercancías.

2.19 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.

2.20 Depósito Comercial: Significará la permanencia y custodia dentro de HTP, de carga no sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

2.21 Desamarre: Operación consistente en soltar las espías, que aseguran una nave al frente de atraque de HTP, incluyendo todos los recursos y actividades terrestres necesarias para la prestación de tal servicio.

2.22 Descarguío: Significará tomar la carga desde un medio de transporte terrestre, y colocarla en su lugar de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

2.23 Destrinca: Corresponderá a la liberación de la carga, de los elementos que la aseguran a la nave, o contenedor, e incluirá todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

2.24 Día Hábil: Para faenas operacionales, significará cualquier día que no sea domingo o feriado legal en la República de Chile. Para trámites administrativos, cualquier día que no sea sábado, domingo o feriado legal en la República de Chile.

2.25 Dólar (US$): Significa la moneda de curso legal vigente de los Estados Unidos de América.

2.26 DSC: Draft Survey Certificate (Certificado de inspección de calados):
Es el Documento extendido y firmado por el Comando de la nave que certifica el tonelaje transferido de carga, mediante el registro de la variación de calados de la nave.

2.27 Embarcaciones Menores: Son, para el efecto de aplicación de este Manual, todos las embarcaciones habilitadas debidamente por las normas aplicables para ello. La eslora de estos artefactos debe ser menor o igual a cuarenta metros lineales o 50 de arqueo bruto (AB). Se especifican ciertos casos tales como:

- Goleta o Embarcación Pesquera: Es aquella nave que estando debidamente acreditada por la Autoridad Marítima como destinada exclusivamente a la actividad pesquera, posea una eslora menor o igual a cuarenta metros.
- Remolcador: Embarcación especialmente construida para remolcar naves y/o artefactos navales, pudiendo ser:
  i) De Puerto, para ayudar a las maniobras de atraque, desatraque, entrada en dique y otras operaciones.
  ii) De Alta Mar, para el salvamento o simplemente para proporcionar grandes remolques a naves o artefactos navales que estén sin gobierno o propulsión propia.
- Draga: Embarcación especialmente dispuesta y con medios para limpiar el fondo marino pudiendo estar dotada de sistemas de autopropulsión.
- Embarcación de Tráfico de Bahía: Nave destinada fundamentalmente al servicio de pasajeros y elementos entre el muelle u otra instalación portuaria y las naves fondeadas en la bahía.
- Embarcación de recreo y/o deportivas: Embarcación dotada de velas o motor habilitada para el desarrollo de actividades deportivo – recreativas náuticas.
- Nave Científica: Embarcación destinada a la investigación científica, calificada como tal por la Autoridad Marítima.

2.28 Carga y Descarga: Es el traslado de la carga desde el costado en tierra de una nave hacia el interior de sus bodegas o cubierta, o viceversa, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio

2.29 Estiba y Desestiba de Carga: Es el arrumaje o desarrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, o en un lugar de depósito de carga en el interior de los recintos de HTP

2.30 ETA (Estimated time arrival): Tiempo estimado de arribo de una nave a Puerto.

2.31 ETD (Estimated time of departure): Tiempo estimado de partida o zarpe de la nave del Puerto

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

2.33 Falsa Llamada: Corresponde a una multa aplicada al armador por concepto de incumplimiento de los horarios de atraque o zarpe establecidos en la planificación naviera, como incumplimiento de faenas programadas, y que producto de dichos incumplimientos ocasionen costos o perjuicio operativos a otros clientes, otras naves o al Terminal HTP.

2.34 Frente de Atraque: Significará la Infraestructura y el área de la Terminal HTP, junto con el equipamiento, instalaciones y otros bienes que lo componen.

2.35 Fuerza Mayor: Se entenderá por Caso Fortuito o Fuerza Mayor el imprevisto al que no es posible resistir, en conformidad al artículo 45 del Código Civil. Sin perjuicio de lo anterior, se entenderán de todos modos incluidos en el concepto de Caso Fortuito o Fuerza Mayor los naufragios, accidentes navieros, incendios, terremotos, tsunamis, deslizamientos, avalanchas, inundaciones, huracanes, tornados, tempestades, tormentas u otros fenómenos climáticos o de la naturaleza y/o calamidades en general; explosiones, epidemias, guerras (declaradas o no declaradas), hostilidades, actividades de guerrilla, actos terroristas, desórdenes, vandalismo, insurrecciones, disturbios civiles, actos de sabotaje, obstrucciones, embargos, cortes de energía, actos maliciosos de terceros y actos de la autoridad que no se deban a la culpa de la Parte que invoca el evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor. Además, se considerará Caso Fortuito o Fuerza Mayor,

las tomas, bloqueos, paros, huelgas legales o ilegales, así como los disturbios laborales de
trabajadores a nivel regional o nacional que incluyan o afecten a los trabajadores permanentes o eventuales de HTP y sus contratistas y subcontratistas.

2.36 Garantías: Es un documento (Pagaré, boleta de garantía, vales vista) vigente a nombre de HTP, con el objeto de caucionar el oportuno pago de los servicios portuarios. Los montos serán establecidos según evaluación de monto de facturación promedio y comportamiento de pago de servicio de cada cliente.

2.37 GMT / Gross Metric Tons: Significa Tonelada métrica bruta.

2.38 Guía de Despacho: Corresponde al documento formal de recepción de cargas en HTP (emitido por embarcador o Transportista) o que emite Dueño de la Carga en el despacho de cargas, el que deberá ser refrendado tanto por quién reciba como por quién entregue la carga que ampara la Guía de despacho, como constancia de cuándo se produce el traspaso de responsabilidad de la carga.

2.39 Horas de Para: Corresponde al tiempo en que, habiéndose contratados los servicios de HTP, éste se hubiere encontrado imposibilitado de prestar dichos servicios como consecuencia del retraso o incumplimiento del cliente respectivo o por cualquier otra causa que no fuere imputable a HTP. Para efectos de lo anterior, se contabilizarán las detenciones iguales o superiores a 30 minutos, por los siguientes motivos: Tiempo muerto inicio/término de faenas (y/o turnos), preparación de maniobras, trinca/destrinca, mal tiempo, apertura/cierre bodegas y cualquier otro no atribuible al Estibador. Lo anterior es independiente del rendimiento de embarque/descarga lograda. Las Horas de Para, tanto en la nave (registradas en el SOF) como en el Terminal, serán cobradas a todo evento y por cualquier causa o motivo no atribuible a HTP.

2.40 HSLP: Huachipato Servicios Logístico Portuarios. Instancia organizacional de CAP a la que pertenece el Huachipato Terminal Portuario

2.41 HTP: Corresponde a los frentes y sitios de atraque e instalaciones del Huachipato Terminal Portuario.

2.42 MSP: Corresponde al Manual de Servicios de las Operaciones Portuarias del Terminal Portuario de CAP

2.43 Naves Comerciales: Todas aquellas que estén habilitadas para el transporte de carga y pasajeros o embarcaciones en general y los cuales requieran de los servicios de transferencia de carga, de pasajeros, de abastecimiento de combustible o provisiones de todo tipo.

2.44 Nave Abarloada en sitio: Nave que se atraca longitudinalmente al costado de otra, en la cual una se encuentra atracada al muelle o sitio de atraque.

2.45 Peso / $: Significa la moneda de curso legal vigente en la República de Chile.

2.46 Póliza de Seguro: Es la garantía que cubre la responsabilidad civil por lesiones corporales y/o daños materiales a terceros, incluyendo los bienes de HTP, que sean causados por los operadores, clientes o contratistas durante las faenas que estos realizan en el puerto. Incluye daños causados a la infraestructura, equipos y vehículos sólo dentro de los recintos portuarios.

2.47 Porteo: Significará cualquier traslado de carga realizada al interior de las instalaciones de HTP, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

2.48 Planificación Naviera: Es la unidad e instancia dedicada a la asignación y programación de naves dentro de los sitios de atraque de HTP.

2.49: Romaneo de la Carga: Significará el servicio de pesaje de cargas y tara de vehículos en las romanas de HTP.

2.50 Security Fee – Código ISPS : Significa el cobro por la implementación adicional del International Ship and Port Facility Security Code. En español Código PBIP: Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

2.51 SOF: Statement of Facts: (Relación de hechos)
Es el Documento confeccionado por la Empresa de Muellaje (HTP o subcontratista) que realiza la transferencia de la carga, y es firmado por el Agente Naviero y Comando de la nave, el que registra los siguientes antecedentes principales:

- Identificación de la nave, Agencia, y puertos de embarque y desembarque.
- Identificación de la carga
- Inicio y término de faenas
- Horas de amarre y desamarre de la nave.
- Detalles de trabajo diario, por turnos, horarios y resumen de carga transferida por bodega
- Registro de horas de detenciones atribuibles a la nave o al operador de transferencia.

2.52 Stacking: Significa centro de Almacenamiento o Acopio de Contenedores en el Terminal.

2.53 Suministros Básicos: Es el aprovisionamiento de agua, energía eléctrica, comunicación, combustible, víveres y servicios tales como, el aseo, extracción de basuras y desechos.

2.54 Tarifas: Significará los montos expresados en dólares o pesos, que HTP cobra a los clientes y usuarios, por la prestación de sus servicios.

2.55 Terminal: Significa el Frente de Atraque e instalaciones portuarias de HTP

2.56 Tiempo de Espera: Con respecto a cualquier nave, significará el periodo de tiempo, medido en horas (o fracciones de ésta), que comienza en la fecha y hora en la cual el representante de la nave ha

requerido su atraque, y termina en la fecha y hora en que se produce la amarra de la primera espía de tal nave a HTP.

2.57 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 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.

2.58 Tiempo de Ocupación: Con respecto a cualquier nave, significará el periodo de tiempo en el cual tal nave permanece en HTP el cual comienza en el momento en que tal nave amarra su primera espía al atracar en HTP, y termina cuando la nave suelta su última espía, al momento de desatraque del frente de atraque de HTP.

2.59 Tonelada: Significará una tonelada métrica bruta.

2.60 Tonelaje: Significará el peso total en Toneladas, objeto de la Transferencia de Carga.

2.61 Tonelaje de Registro Grueso / TRG: Con respecto a cualquier nave, significará el volumen expresado en Toneladas de 100 pies cúbicos, de todos los espacios interiores del buque, nave o artefacto naval, incluyendo todos los espacios debajo de la cubierta de arqueo y los espacios cerrados en forma permanente sobre dicha cubierta.

2.62 Transferencia de Carga: Significará el conjunto de las actividades de i) Embarque o Descarga, Estiba o Desestiba, Trinca o Destrinca, ii) Porteo, iii) Carguío o Descarguío, ya sea de contenedores, carga

fraccionada o carga granel, e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

2.63 Trinca y Destrinca: Significará la sujeción/liberación de la carga en la nave, e incluirá todos los recursos y actividades necesarios y que, según los Estándares Internacionales de la industria, debieran ser proporcionados por HTP para la prestación de tal servicio.

2.64 Usuarios: Significará las entidades que utilizan los Servicios que se ofrecen en el frente de atraque y áreas relacionadas de HTP.

CAPITULO III. SERVICIO BASICOS Y ESPECIALES

3.1 Servicios Básicos

Son aquellos servicios **esenciales**, que incluyen la provisión de infraestructura portuaria y las facilitaciones para realizar la transferencia de la carga en los Frente de Atraque de HTP.

Los servicios básicos prestados por HTP corresponden al Uso de Muelle a la Nave (UMN), Uso de Muelle a la Carga (UMC), el amarre/desamarre de naves y los servicios que componen las operaciones de la transferencia de las cargas (Trinca/destrinca, estiba/desestiba, embarque/desembarque), porteo y carguío/descarguío de cargas en medios de transporte terrestre.

Los **Servicios de Uso de Muelle** consisten en el uso del frente de atraque, delantal e instalaciones de un sitio para la atención de una nave, embarcación o artefacto naval, por parte de los Armadores, Agentes de Naves o sus Representantes.
Este servicio se diferencia para efectos tarifarios en:

a) Muellaje a la Nave
b) Muellaje a la Carga

3.1.1 Servicio de Uso de Muelle a la Nave (UMN)

Consiste en 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 del HTP en la atención de Naves Mercantes Mayores y Menores, Naves Especiales Mayores y Menores y Artefactos Navales.

El servicio incluye: mantener en condiciones operativas el 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 HTP estime necesarias en conformidad a las normas de la Autoridad competente.

Unidades de cobro:

El cobro de este servicio por HTP se hace a través de las siguientes Tarifas:

- El Servicio de UMN se cobra por la tarifa de **Muellaje a la Nave**, que corresponde al precio unitario, expresado en dólares, por metro o fracción de metro de eslora total, por cada hora o fracción de hora del tiempo de ocupación por parte de la nave (US$/mts.eslora-hora), que HTP puede cobrar a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque de HTP, y se aplica a todas las naves, embarcaciones o artefactos navales que ocupen sitios del frentes de atraque de HTP.
  Para las distintas naves por tipos de carga, se fija la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

- TBH - 11 Muellaje a la Nave Graneles sólidos
- TBH - 12 Muellaje a la Nave Carga general
- TBH -13 Muellaje a la Nave Graneles líquidos peligrosos (Soda)

La clasificación de estas tarifas puede ser modificada por tipo de nave, carga y/u operación (embarque o desembarque), y diferenciada la aplicación de su unidad de cobro (tales como:

toneladas, m3, litros, u otra unidad de carga), de acuerdo con eventuales cambios de las condiciones operativas, del mercado y la demanda.

El cómputo del tiempo de permanencia de este servicio comienza a registrarse al momento que se recibe la primera espía de amarra y finaliza cuando se larga la última espía de amarra.
Los horarios oficiales de la primera y última espía, para efectos del cobro de Muellaje a la Nave por Metro-Eslora-Hora, serán los consignados por el Área de Servicios de HTP, mediante documento interno, el cual es aceptado y firmado por el Agente de la nave o su representante.
Los metros de eslora y las horas de estadía se aproximarán al entero superior en caso de decimales.

- La tarifa de Muellaje a embarcaciones menores, (TBH - 14) por el Servicio de UMN corresponden a naves con una eslora menor a 100 mts, y su unidad de cobro está expresada en US$/Hora-Nave. **En Chile la clasificación de Embarcaciones Menores son aquellas menores de 50 toneladas AB(arqueo bruto)

- La tarifa de Muellaje a la Nave abastecedora combustible abarloada (TBH -15) y su unidad de cobro indivisible está expresada en US$/Hora-Nave.

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. La autorización de estas maniobras de abarloamiento estará sujetas a las disposiciones de la Autoridad Marítima.

3.1.2 Servicio de Uso de Muelle a la Carga (UMC)

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, instalaciones y accesorios del Frente de Atraque del HTP en la atención de la carga transportada o a ser transportada en naves o embarcaciones que usen los sitios del Frente de Atraque.

El servicio incluye: mantener en condiciones operativas el muelle de atraque y de sus demás instalaciones básicas, tales como equipos, delantal de muelle despejado, y accesibilidad para realizar las faenas de transferencia y porteo de la carga de acuerdo con los procedimientos operativos dispuestos por el HTP.

Unidades de cobro:

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente tarifa:

El Servicio de UMC se cobra por la tarifa de **Muellaje a la Carga**, que corresponde al precio unitario, expresado en dólares, por cada tonelada o fracción de tonelada transferida, y/o por cada metro cúbico o fracción de metro cúbico transferido, que HTP puede cobrar a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque de HTP.
Para los distintos tipos de carga transferida, se fija la siguiente clasificación y codificación de tarifas, las que pueden ser modificadas para otros tipos de carga:

- TBH - 21 Muellaje a la Carga - Graneles sólidos
- TBH - 22 Muellaje a la Carga - Carga General
- TBH - 23 Muellaje a la Carga rancho combustible vía camión
- TBH - 24 Muellaje a la Carga - Graneles líquidos

No procederá el cobro de esta Tarifa:
(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; y
(c) en el embarque/desembarque de equipos de apoyo a las operaciones de estiba/desestiba de la carga.

Estas Tarifas deberán ser pagadas por los Armadores, Agentes de Naves, Consignatarios, Embarcadores, o sus representantes, o quienes soliciten autorizadamente este servicio.

3.1.3 Servicio de Amarre y Desamarre de naves

Consiste en manipular las espías de las naves comerciales durante el atraque, desatraque, amarre y desamarre, con el fin de instalarlas en las bitas de muelle u otros sistemas de fijación, para sujeción y posterior liberación de la nave.
Incluye en proveer el personal en tierra
El amarre/desamarre para las embarcaciones menores podrán prestarse por las propias empresas propietarias de las mismas, sólo si dichas embarcaciones son de fácil maniobra y no requieren de ser asistidas de modo alguno para estas labores.
Esta tarifa se diferencia según la siguiente clasificación de los días de otorgamiento:

- TBH - 31 : En días hábiles
- TBH - 32 : En Domingos y Festivos

Su unidad de cobro es US$/Maniobra

3.1.4 Servicios de Transferencia a la Carga

Consisten en el conjunto de las actividades y operaciones, incluida su administración y gestión y la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, y todos los recursos e instalaciones necesarios para la prestación de los servicios que componen las siguientes operaciones de la transferencia de cargas en el Terminal HTP:

a) **Embarque o Desembarque:**
Este servicio está compuesto por las siguientes operaciones de la transferencia de las cargas: carga/descarga, estiba/desestiba, y trinca/destrinca en la nave.

Los recursos operativos involucrados de este servicio: Corresponden a equipos de Embarque o Desembarque, elementos de utilería y personal supervisor y operadores.
El proceso documental del desembarque, según el tipo de carga, se verifica por el Manifiesto de descarga de la nave y/o los tonelajes indicados en el mate receipt y Draft Survey Certificate(DSC) de descarga firmado por el comando de la nave.
El despacho de carga de descarga directa lo realiza Recibidor o dueño de la carga emitiendo la Guía de Despacho con peso verificado por pesaje en romana.
El proceso documental en el embarque o los tonelajes indicados en el mate receipt y Draft Survey Certificate(DSC) firmado por el comando de la nave.

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TBH - 41: Carga granel líquido
TBH - 42: Carga granel sólido
TBH - 43: Carga general fraccionada
TBH - 44: Cargas de proyecto (directa) o sobredimensionada
TBH - 45:Transferencia contenedores en general

Unidades de cobro:
Corresponde a dólares por Tonelada, m^3 o unidad de carga transferida, según corresponda.

Los precios de estos servicios básicos de Embarque o Desembarque de la Carga pueden estar afectos a descuentos con clientes o navieros según criterios objetivos y no discriminatorios, tales como volúmenes de carga anual comprometidos, frecuencia de naves, rendimientos, políticas de pago, otros.

b) Porteo:
Este servicio consiste en cualquier traslado de carga realizado al interior de las instalaciones de HTP, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

Los recursos involucrados de este servicio: Corresponden a equipos de porteo y traslado, elementos de utilería y personal supervisor y operadores.

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TBH - 51: Carga granel
TBH - 52: Carga general
TBH - 53: Carga contenedor

Unidades de cobro: Corresponde a dólares por Tonelada, m^3 o unidad de carga transferida, según corresponda.

c) Carguío o Descarguío a medios de transporte terrestre

Este servicio consiste en tomar la carga desde un medio de transporte terrestre, y colocarla en su lugar de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, o viceversa, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

Los recursos involucrados de este servicio: Corresponden a equipos de movilización para cargar o descargar cargas a o de modos de transporte, incluye elementos de utilería y personal supervisor y operadores.

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TBH - 61: Carga granel
TBH - 62: Carga general
TBH - 63: Carga contenedor

Unidades de cobro: Corresponde a dólares por Tonelada, m^3 o unidad de carga transferida, según corresponda.

3.2 Servicios Especiales

Por Servicios Especiales se entiende cualquier Servicio, distinto de los Servicios Básicos que HTP 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 las Tarifas Básicas.
Consisten en servicios de operaciones o actividades no esenciales que pueden realizarse en los recintos de HTP .
Estos servicios cuentan con fijación de tarifas libres y publicadas por HTP las que, por razones comerciales y operacionales, objetivas y no discriminatorias, pueden convenirse con clientes y usuarios de acuerdo con las disponibilidades de recursos de HTP.

Los Servicios Especiales de HTP, según su grupo de actividad, son los siguientes:

3.2.1 Servicios a la Nave

TEH – 71: Servicio de Security Fee - Código ISPS

Servicio de seguridad prestado a la nave, correspondiente a la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

TEH – 72: Arriendo de Portalón

Consiste en proveer Portalón a las naves a solicitud del Comando nave o sus agentes, para el tránsito de personas entre el muelle y la nave, o viceversa. Este servicio se prestará siempre que HTP disponga de tal elemento.
Su unidad de cobro es US$/Turno.

TEH – 73: Cuidadores de Portalón

El servicio consiste en proveer personal adicional idóneo cuya función principal es la vigilancia y el control de acceso en el portalón de naves atracadas en HTP, a solicitud del agente, comando u operador de la nave.
Los recursos involucrados: 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.

Unidad de cobro: dólares por hombre / turno.

TEH – 74: Suministro de Agua Potable
Comprende el suministro de agua potable en los lugares y forma que permitan las facilidades e implementos disponibles en el Terminal y en la calidad que el recurso sea recibido por HTP de parte de los proveedores.
Su precio por volumen (metro cúbico) corresponderá al que fijen los servicios competentes ($/m3), más un porcentaje de recargo que HTP fije en su tarifario vigente.

TEH – 75: Suministro de Energía Eléctrica: consiste en el suministro eléctrico menor a la nave (220V o 380V), el cual será prestado con equipos y personal propio de HTP. El suministro se podrá suspender o limitar en casos de fuerza mayor, o por motivos calificados.
La unidad de cobro está expresada en US$/KWH (kilo watt hora).

TEH – 76: Falsa Llamada: Corresponde a una multa aplicada al armador por concepto de incumplimiento de los horarios de atraque o zarpe establecidos en la planificación naviera, como incumplimiento de faenas programadas, y que producto de dichos incumplimientos ocasionen costos o perjuicio operativos a otros clientes, otras naves o al Terminal HTP.
Cuando ocurra que faenas programadas por el Agente para terceros turnos, segundos turnos correspondientes a días sábados, cualquier turno correspondiente a días domingos y festivos, así como para cualquier otro día y horario, no se lleven a efecto por parte del solicitante y no hayan sido desistidas o corregidas formalmente y en los horarios establecidos, se aplicará el concepto denominado “Falsa Llamada” y se aplicara los debidos costos al solicitante.

La unidad de cobro está expresada en US$/Turno

TEH – 77: Tiempos muertos (*Demoras no atribuibles al Terminal HTP.)*

El servicio consiste en la tarificación atribuible a todas las detenciones o interrupciones en las faenas de transferencia de la carga por causas imputables al Usuario o Cliente, ajenas a la responsabilidad de HTP, principalmente por espera o falta de carga para embarque y demoras producidas por fallas de los equipos u operación en la nave.

Los recursos involucrados: la disponibilidad improductiva de personal, equipos y otros recursos programados.

HTP llevará un registro disponible para el Usuario, donde anotará todas las detenciones de faenas propias de tierra, imputables al Usuario o a HTP 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 esta tarifa, conforme a lo finalmente indicado en el SOF.

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. Para ello podría utilizarse un anexo del SOF, si fuese pertinente.

Unidad de cobro: dólares por hora.

Esta tarifa se aplicará en los siguientes casos:

- 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.
- Si habiéndose acordado el uso de las maniobras de las naves equipos o apertura de bodegas), éstas fallen durante la operación, generando tiempos muertos por la reparación de las mismas.
- Si por falta de documentación necesaria para el embarque o descarga, se deban interrumpir las operaciones en espera de la aclaración de la documentación.
- Si habiéndose acordado la estiba, se deban efectuar cambios debido a falta de carga.

- Si habiéndose acordado una hora de inicio de las faenas de estiba, ésta no se cumple por responsabilidad de la nave y se deban reorganizar las faenas.
- Si habiéndose solicitado el sitio correspondiente para el inicio de las faenas a una hora determinada, la nave se atrasare por no contar con la autorización para el embarque de la carga.
- Si no hay material en la pila de almacenamiento y/o no ha llegado el producto.
- Por cualquier otro evento de responsabilidad de la nave, su Capitán o representante, que produzca la detención de faenas de la nave y ésta sea ajena a la responsabilidad del Terminal.

Reestiba de cargas

Las reestibas de cargas generales (Fraccionada o Contenedor) se producen vía muelle o a bordo de la nave.

El término vía muelle se refiere a la movilización de la carga por el Muelle, hasta ubicarla al costado de la bodega o celda en la cual será reembarcada y estibada definitivamente, ya que se considera que la carga será reubicada dentro de la nave en otra bodega o área de operación de la mano de trabajo.

El servicio incluye: 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 la carga cuyo destino final no es el Terminal de HTP. 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.

Los recursos involucrados: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de la carga, la destrinca, la desestiba y descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, el embarque, la estiba y trinca de la carga en la nueva posición en la nave, la nueva documentación

referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TEH – 78A : Reestibas vía muelle de carga fraccionada
TEH – 78B : Reestibas vía muelle de contenedores

Unidad de cobro: US$/tonelada para carga fraccionada y US$/box para carga contenedor.

El término a bordo (vía 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 movilizarla por el Muelle.
El servicio incluye: 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 la carga cuyo destino final no es el Terminal de HTP. 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.
Los recursos involucrados: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de la carga, la destrinca, la desestiba con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, la estiba y trinca de la carga en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TEH – 79A : Reestibas a bordo de carga fraccionada
TEH – 79B : Reestibas a bordo de contenedores

Unidad de cobro: US$/tonelada para carga fraccionada y US$/box para carga contenedor.

3.2.2 Servicios de Terminales

Consolidación/desconsolidación de contenedores
El servicio incluye las actividades operacionales y documentales que se requieran para cargar o estibar, descargar o desestibar contenedores con carga fraccionada en su interior.
Este servicio se entregará a los contenedores de importación o de exportación que lo requieran a solicitud del Armador, Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, Embarcador, Consignatario o sus representantes.
Los recursos involucrados: El Servicio de descarga/carga de la unidad en el área de Consolidación/Desconsolidación, el llenado/vaciado 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 lleno y su traslado desde o hacia la zona de Stacking de la nave.

El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

- **TEH – 81A:** Contenedores de 20´
- **TEH – 81B:** Contenedores de 40´

Unidad de cobro: dólares por contenedor.

TEH – 82: Habilitación del Terminal
El servicio consiste en la prestación de cualquier Servicio Especial al interior del Terminal fuera del horario normal de atención establecido por el Terminal HTP y que se origina a solicitud expresa del Usuario.
Cualquier Servicio Especial que se requiera al margen del horario normal establecido para la recepción o despacho de carga en el Terminal, deberá pagar esta tarifa de Habilitación, además del valor normal del servicio requerido.

Los recursos involucrados: 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.
Unidad de cobro: dólares por turno habilitado

Servicio de Romaneo:
Consiste en el servicio de pesaje de las cargas, en las romanas calibradas y certificadas de HTP, para lo cual HTP emitirá un ticket de romana y con los cuales realizará un resumen de registros de romaneos por turno.
El cobro de este servicio por HTP. se hace a través de la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TEH – 83: Romaneo de carga general fraccionada o granel.
TEH – 84: Romaneo de contenedores

Su unidad de cobro está expresada en US$/Contenedor, para el caso de los contenedores, y en US$/Tonelada, para el caso de la carga general fraccionada y graneles.

TEH – 85: Retiro de basura o material de trinca de la carga

Servicio que consiste en el retiro de la basura nacional y material de trinca desde el delantal del muelle donde el Cliente la dejo desde la nave. Se entiende como basura todos aquellos residuos orgánicos no inflamables ni peligrosos 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, HTP 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.

Para el caso del material de trinca de la carga (maderas, alambrón, etc., que sea superior de dos (2) metros cúbicos y que el Agente Naviero no haya manifestado por escrito su intención de retiro fuera del Terminal o sea devuelto a la nave, HTP podrá disponer de su retiro y cobrar por el servicio.

Aquellas maderas de estiba, que no cuenten con certificado sanitario de origen, o autorización correspondiente de acuerdo a disposiciones del SAG, no podrán ser desembarcadas de la nave. O deberán tramitar retiro con autorización SAG y Servicio de Salud para disposición final
En el caso de graneles sólidos constituirán basuras los residuos resultantes posteriores al barrido de recuperación que realice el consignatario de la carga.

El Servicio incluye: Disposición de medio de transporte, carguío, Supervisor, personal y equipo para carguío y retiro de la basura desde el delantal del muelle en el cual fue dejado por la nave y traslado a vertedero municipal o disposición final dispuesta por el organismo fiscalizador competente.

Forma de cobro: La tarifa se cobra en USD por evento de extracción.

TEH – 86: Ensacado y Aperchado

Consiste en el envasado de producto en sacos de 25 kilos, Maxi sacos de desde 500 kg hasta 1500 kilos, los cuales son ordenados en una percha en lugar o zona dispuesta por cliente dentro de las instalaciones de Puerto.
Incluye personal de envasado y equipos (cargadores frontales, tolvas aéreas de carga, pedestales, cocedores) las operaciones de envasado de forma automática o manual, y posterior traslado de cinta transportadora hasta el lugar dispuesto por cliente donde mantenerlo hasta el momento de realizar el traslado de mercaderías a Cliente.
Unidad de cobro: Pesos por tonelada métrica (TM)

3.2.3 Servicios de Acopio y Almacenamiento

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

Como consecuencia de lo anterior, para la descarga, la carga será recibida por el Terminal luego de ser entregada por el Agente transportador marítimo mediante el Draft Survey Certificate(DSC) o Manifiesto según corresponda al tipo de carga.
La carga debe ser entregada a HTP en condiciones tales que a simple vista no demuestre daño o deterioro en sus envases o embalajes, o que evidencie alteración o perjuicio en su contenido.
Se debe considerar las condiciones que se presenta la carga y la eventual constancia en el SOFT y/o nota protesta.
El estado de la carga debe indicarse al despacho en la Guía de despacho, si corresponde

Los pesos de la carga a granel de descarga indirecta se controlan al despacho por ticket romana y Guía de Despacho.

El almacenaje se clasifica para las siguientes cargas, diferenciado según corresponda en depósito cubierto o descubierto:

TEH – 91: Carga a granel,
TEH – 92: Contenedores,
TEH – 93: Carga general fraccionada, y
TEH - 94: Carga peligrosa de retiro o embarque directo o indirecto, considerada con depósito prohibido en HTP por las Autoridades competentes, además de las normas establecidas en el programa de prevención de riesgos del Terminal.

El tiempo de permanencia de la carga en almacenaje, sea cubierto o descubierto, comenzará a computarse a contar del momento que es descargada de la nave, y para la exportación, desde el momento que ésta es depositada en las zonas de

almacenamiento. Para dicho cómputo y facturación, los días se considerarán indivisibles.
Las operaciones correspondientes a la entrega de las mercancías al Consignatario serán ejecutadas por personal y equipos de HTP, el despacho de la carga se realiza mediante la Guía de Despacho que emite el cliente o su representante.

Respecto a los procedimientos de verificación de peso de la carga, HTP mantendrá la romana calibrada y certificada al día.
La recepción y despacho de cargas graneles en general se realiza mediante pesaje físico.
No obstante, dependiendo del contrato contraído con los clientes, HTP puede recibir y despachar las cargas a granel mediante peso documental.

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

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

3.2.4 Otros Servicios Especiales

Arriendo de Equipos y Utilería

Este servicio consiste en la disposición en arriendo de equipos grúa de muelle, grúas horquilla, palas y elementos de utilería, a solicitud del Usuario, para la operación dentro o fuera de los recintos del Terminal.
El servicio incluye: los elementos de utilería (palas y gancho), y el equipo mecanizado con combustible o suministro de energía eléctrica, según corresponda, y su respectivo operador.

Unidad de cobro: dólares por turno.

Para los distintos servicios de arriendo, se fija la siguiente clasificación y codificación de tarifas:

TEH – 100: Arriendo de Grúas

TEH – 101: Grúa de Muelle con Gancho 40 SWL
TEH – 102: Grúa de Muelle – pala incluida 40 SWL
TEH – 103: Grúa Horquilla hasta 6 tons.
TEH – 104: Grúa Horquilla más de 6 tons.

TEH – 200: Arriendo de Palas y Gancho

TEH – 201: Pala Mecánica de golpe de 12 mts3
TEH – 202: Pala Mecánica de 9,5 mt3 de capacidad.
TEH – 203: Pala Mecánica de 10,9 mt3 de capacidad.
TEH – 204: Pala Mecánica de 16,2 mt3 de capacidad.
TEH – 205: Pala Mecánica de 27,2 mt3 de capacidad.
TEH - 206: Gancho de maniobras de 40 ton. de capacidad.

TEH – 300: Servicios Varios

TEH – 301: Uso de embarcadero:

Consiste en el uso que hacen las lanchas o embarcaciones menores del embarcadero de HTP, para embarcar o desembarcar personal, pasajeros, autoridades, otros, o para faenas de rancho.
Su unidad de cobro esta expresada en US$/Evento.

TEH – 302: Uso de explanada muelle para vehículos varios: Corresponde al uso de las instalaciones de HTP por vehículos que prestan servicios a clientes, usuarios, naves o artefactos navales, en lo relacionado con las faenas de aprovisionamiento de combustibles, lubricantes o similares, víveres y atención de pasajeros.
La unidad de cobro está expresada en US$/Vehículo-Evento.

TEH – 303: Arriendo de equipos de emergencia en caso de derrame sucedido a naves atracadas en el Terminal.

Es el servicio que se presta a solicitud del usuario responsable cuando al realizar faenas en el frente de atraque del HTP, ya sea durante la operación o durante las maniobras de atraque o desatraque, se genera una emergencia producida por un derrame.

El Servicio consiste en disponer en arriendo el siguiente set de elementos a los equipos y personal de emergencia requeridos y asignados para mitigar los potenciales daños en el Terminal, en caso de derrame:

Ítem	Descripción	Cantidad
LMM12	Skimmer MM12	1
LMM12D	Módulo de discos para Minimax 12	1
LPP7HAC-3083-08	Unidad de potencia LPP7 HA/C75/W3" Camlock	1
LTH35SR	Manguera de transferencia semirígida 3" L-5m	2
LHH250025S	Set de mangueras hidráulicas TEMA 2500 L-25M	1
LHF2336	Flotador para manguera 2"-3" d=0,3 X L=0,6m	2
395403	Barrera de contención HDB 1500X50 m	4
P-201918-A	Carrete para barrera de construcción pesada HSR H 1817	1
LHH380025S	Set de mangueras hidráulicas TEMA 3800	1
LTBHDB1500	Extremo de remolque para barrera de contención de aceite HDB1500	2
LBA2400	Boya A-2, flotabilidad 35Kg, diámetro 400 mm	2
LR2020	Cuerda trenzada de polipropileno 20mm/20m	1
LPP7-HAB/W	Unidad de potencia hidráulica con motor diésel LPP7 HA/B8/w	1
LHAB-3138	Soplador HAB200	1
LHH250015S	Set de mangueras hidráulicas TEMA 2500 L-15m	1
LSB25SS	Tanque flotante para almacenamiento de aceite LSB 25 S / c/soplador de aire	1
LCTTSC76	Tanque plegable LCT TSC 7,6 m3 inc piso y tapa	2
LCTTSC76	Marco de aluminio	2
LAP1719100	Absorbente Paño (100 unidades)	6
LAB8104	Absorbentes Cordón 8 in X 10ft (4 Unidades)	17

Unidad de cobro: La tarifa se aplicará por evento por día.

TEH – 304: Trabajadores extra (Personal portuario)

El servicio consiste en la provisión de personal adicional para la prestación de servicios tales como: personal para estiba de camiones, limpieza de las plataformas de camión, amarre y el apoyo en el encarpado, etc., que sean solicitados por los Consignatarios o Recibidores de la carga, los Armadores o sus representantes u otra autoridad, o cualquier cliente que utilice los servicios del Terminal de HTP.

Los recursos involucrados: El servicio nombra y provee el personal por turnos, la tramitación administrativa del permiso 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.

Unidad de cobro: dólares por hombre / turno.

TEH -305 : Parqueo vehicular

Este servicio consiste en la permanencia que se presta a los camiones o a cualquier otro vehículo de carga que permanece en el interior del Terminal HTP después de finalizada la faena que motivó su ingreso al Terminal.
Todo vehículo que permanezca dentro del recinto portuario salvo que sea por causas operacionales justificadas, estará sujeto al pago por los servicios de parqueo al interior de las instalaciones.
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.
El servicio incluye: El área de parqueo, la provisión del personal de control de tránsito y la documentación de la prestación del servicio. y a la supervisión del tránsito interior, e involucra los recursos relacionados con los dispositivos de control en los accesos, las vías de circulación y las áreas de operación.

Unidad de cobro: Dólares por día de permanencia

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

a) Permanencia por espera de secuencia operativa continua.
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 HTP.

CAPITULO IV. PLANIFICACION NAVIERA

4.1 Representantes Navieros

Las naves, embarcaciones o artefactos navales que requieran el uso de cualquiera de los sitios de atraque del Terminal deberán tener un agente o representante, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Navegación. El Puerto podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el pago de los servicios que preste.
Es al Agente de Naves o representante debidamente acreditado, a quien le corresponde efectuar los anuncios de llegada de las naves de su representación.

4.2 Planificación Naviera

Corresponde a Huachipato Terminal Portuario(HTP) la planificación del atraque de naves en los sitios de su competencia.
HTP con el objeto de optimizar las recaladas de las naves que para evitar arribos simultáneos y espera de sitio, realizará una coordinación previa de planificación de anuncios de naves con clientes y navieros que permita agendar la asignación de los sitios con el menor costo generalizado en el Terminal.

De acuerdo a lo anterior, el criterio de programación previa de los frentes de atraque será por anuncio de orden de arribo de las naves para cualquiera de los sitios.

La excepción a la regla anterior será para aquellas naves prioritarias debidamente anunciadas, que programen y planifiquen el uso de los diferentes frentes de atraque del Terminal.

4.3 Asignación de sitios

Los sitios de atraque del Terminal serán asignados por HTP al menos con un (1) día hábil de anticipación al arribo de la nave(pudiendo ser mas), de acuerdo con el orden de arribo y prioridades definidas por HTP para cada sitio de atraque.

Si la llegada anunciada de la nave no se cumpliese, y transcurridas las primeras 4 horas desde la hora de atraque prevista, la reasignación de sitios será de acuerdo con el orden de prioridad de atraque programada para cada sitio del puerto, salvo que existan motivos justificados para el atraso en cuestión o se trate de espera de naves con alguna prioridad de sitio.

4.4 Prioridades de asignación de sitios y atraque de naves

Para efectos de optimización del uso de los sitios de atraque y de la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, HTP dará prioridad de atraque a las naves comerciales sobre otras tales como navales, científicas, pesqueras y otras que no realicen transferencia de carga.

De acuerdo con lo anterior, HTP establece las siguientes prioridades de atraque de naves, en consideración a sus características, regímenes de recaladas o en atención al tipo o volúmenes de carga que transfieren.

Sitio Norte :
Prioridad 1: Naves graneleras de descarga con acuerdos o contrato permanente
Prioridad 2: Naves graneleras de embarque con acuerdos o contrato permanente
Prioridad 3: Otras Naves sin acuerdos o contratos, pero con uso de planta mecanizada o de grúa de muelle.
Prioridad 4: Otros tipos de naves.

Sitio Sur :
Prioridad 1: Naves de descarga de graneles líquidos con acuerdos o contrato permanente
Prioridad 2: Naves de carga general con acuerdos o contrato permanente
Prioridad 3: Naves graneleras con acuerdos o contrato permanente
Prioridad 4: Otro tipo de naves.

Notas :

1. *Los criterios que determinan las prioridades de atraque y asignación de sitios son objetivos y no discriminatorios arbitrarios y tienden a obtener el menor costo generalizado para el sistema.*

2. *Ante simultaneidad de arribo y solicitud de sitio para todas las prioridades, el criterio de desempate empleado para asignar el sitio será por estricto orden de arribo de las naves.*

El procedimiento general para dirimir solicitud y asignación simultánea de sitio de naves de igual prioridad será por estricto orden de llegada. De ser necesario, el día y hora de arribo de las naves se validará con el registro de la Autoridad Marítima.
No obstante lo anterior, en estos casos la prioridad de atraque siempre se asignará a la nave que tenga un contrato con HTP y/o presente un servicio de recaladas frecuentes.

4.5 Operatividad y rendimientos con simultaneidad de asignación de sitios de atraque

Dadas las características operativas de los sitios norte y sur del Terminal, en la asignación de naves y cargas se establecen las siguientes condiciones para la operación simultánea de ambos sitios de atraque y sus efectos en los rendimientos y operatividad:

Sitio Sur	Sitio Norte	Operatividad	Rendimientos mínimos
Descarga de Soda	Descarga granel cintas	Total	Aplica 100 % en ambos sitios
	Descarga Break Bulk a losa Descarga granel a losa Embarque Break Bulk Embarque granel losa Descarga carga Proyecto Embarque carga Proyecto	Parcial	Disminuye 50% en sitio norte
Descarga Break Bulk Descarga granel Embarque Break Bulk Embarque granel Descarga carga Proyecto Embarque carga Proyecto	Descarga Break Bulk a losa Descarga granel a losa Embarque Break Bulk Embarque granel losa Descarga carga Proyecto Embarque carga Proyecto	Parcial	Disminuye 50% en sitio norte

Nota: Con solo una nave en el frente de atraque los rendimientos mínimos solo se aplican cuando se afecte a una nave en espera dispuesta a atracar.

4.6 Reprogramación de sitios de atraque post cierre de Puertos

La asignación de Sitios de Atraque podrá ser alterada cuando por razones de seguridad, la Autoridad Marítima decrete el Cierre de

Puerto y el eventual desatraque y zarpe de naves atracadas en Puerto debido a condiciones climáticas y/u oceanográficas u otro acto de Fuerza Mayor, lo que obliga a reprogramar la asignación de naves para reanudar las operaciones portuarias, una vez que se decrete la apertura del Puerto.

Cuando desaparezcan las causales que motivaron el Cierre de Puerto por las condiciones climáticas y/u oceanográficas reinantes, HTP reanudará las operaciones en el turno portuario más inmediato a la apertura del Puerto, realizando una Reprogramación de naves y asignación de sitios de atraque en estricto orden, en la siguiente secuencia:

1-Naves que ejecutando operaciones de transferencia debieron abandonar el sitio de atraque y salir a la gira producto del cierre de puerto.
2- Por orden de prioridad aquellas Naves que tengan un Contrato con HTP y/o presente un servicio de recaladas frecuentes, iniciando con aquellas que se encuentren a la gira al momento de apertura del Puerto, hasta que se atienda la última de ellas, por orden de llegada.
3- Reinicio de Programación de sitios a naves de acuerdo con prioridades establecidas para cada sitio
4- Naves sin prioridad, por orden de arribo en ambos sitios, que se encuentren a la gira al momento de apertura del Puerto. Estas naves se asignarán en forma condicional, ante el evento de arribo de naves prioritarias.

4.7 Asignación de Naves Condicionales

Aquellas naves con menor prioridad o sin prioridad que, aún en conocimiento de la ETA de una nave con mayor prioridad, soliciten utilizar unos de los sitios del terminal, podrán ser asignadas con la condición de hacer abandono de éste a la llegada de la nave con mayor prioridad. Con todo, el Terminal notificará a la nave atracada la hora en que deberá zarpar, mediante correo electrónico (e- mail) a más tardar al inicio del último turno de trabajo programado.

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

4.8 Modificación de la Programación de naves

La programación del atraque de naves podrá ser alterada por HTP debido a motivos operativo/comerciales, y por razones de defensa nacional o seguridad debidamente calificadas por la Autoridad Marítima.
HTP solicitará a la Autoridad Marítima el abandono de la nave desde el sitio de atraque mediante una orden de desatraque de naves, cuando:

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

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

Cuando una nave se encuentre ejecutando operaciones de transferencia en un sitio determinado y deba abandonarlo por razones de defensa nacional o seguridad, mantendrá su prioridad de

atraque cuando desaparezcan las razones que motivaron su desatraque, salvo que de común acuerdo entre el naviero o su representante y HTP se decida algo distinto.

Sin perjuicio de las disposiciones precedentes, si la nave no atracase oportunamente al sitio asignado, y existiere la necesidad de destinar ese sitio a otra nave, se autorizará el atraque de esta última, de acuerdo a lo dispuesto por el orden de prioridades de atraque del Terminal.
Los sitios de atraque tienen como objetivo fundamental facilitar las operaciones de carga y descarga, por tal motivo, si el Capitán dispone del movimiento de pontones por cuenta de la nave y lo realiza con la tripulación de la misma, y tal operación se prevé que se extenderá más allá de media hora por movimiento, HTP podrá traspasar los costos por demoras al armador, los que serán incluidos en el SOF de servicios de la nave.

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

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

4.9 Desistimiento de uso de sitio asignado a la nave

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

4.10 Requerimientos de información, Anuncio de naves y Solicitud de Servicios

Ante HTP, como norma general, el Agente de la nave es el único canal aceptado para comunicar oficialmente el ETA de sus naves representadas.
El Agente de la nave comunicará al Puerto el ETA de su nave con una antelación de cinco días hábiles, como mínimo. Dicha información deberá ser actualizada permanentemente hasta 24 horas antes de su arribo en donde deberán entregar la hora definitiva para su asignación.
Los Agentes de Naves, deberán formalizar a lo menos con 72 horas de antelación al arribo a puerto, de preferencia por vía electrónica, la solicitud de atraque para sus naves, mediante un registro en formato denominado “Solicitud de Sitios y Servicios”, completando la información en ella solicitada, adjuntando lo siguiente:

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

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

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

según prioridades de atraque y/u orden de llegada, según corresponda, sin perjudicar a las naves que, habiendo anunciado y confirmado su arribo con mayor antelación, permiten una mejor planificación general.

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

CAPITULO V. PLANIFICACION DE FAENAS

Como norma general, todos los servicios de HTP que le sean solicitados por los clientes o usuarios se planificarán en las oficinas de HTP a través de un e-mail a Javier Andrés Villa Peña jvilla@htpchile.cl y Luis Caraboni e_caraboni@htpchile.cl

5.1 Horarios de planificación y desistimientos

Los horarios para planificar turnos son los siguientes:

- Primero Hasta las 17:00 hrs. del día hábil anterior
- Segundo Hasta las 17:00 hrs. del día en curso.
- Tercero Hasta las 11:00 hrs. del día en curso.

Los usuarios podrán desistir de las faenas terrestres planificadas, en los siguientes horarios, de turnos y días:

- Primero Hasta las 17:00 hrs. del día hábil anterior.
- Segundo Hasta las 17:00 hrs. del día hábil anterior.
- Tercero Hasta las 11:00 hrs. del día en curso.
- Domingos y festivos Hasta las 16:00 hrs. del día hábil anterior

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

- Primero Hasta las 17:00 hrs. del día anterior.
- Segundo Hasta las 17:00 hrs. del día en curso.
- Tercero Hasta las 11:00 hrs. del día en curso.

Cuando ocurra que faenas programadas por el Agente para primeros turnos, segundos turnos y terceros turnos correspondientes a días sábado, cualquier turno correspondiente a domingos y festivos, así como para cualquier otro día y horario, que no se lleven a efecto por parte del solicitante y no hayan sido desistidas o corregidas formalmente y en los horarios establecidos, se aplicará el concepto denominado “Falsa Llamada” y se aplicarán los debidos costos al solicitante.

5.2 Información requerida

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

- Información referida a la lista de mercancías peligrosas.
- Programas de los retiros directos de carga general, peligrosa o proyecto, información acerca del transporte con que se contará, especificando empresa de transporte y cantidad de vehículos.
- En el caso de cargas masivas con retiro directo, información acerca del transporte con que se contará, especificando empresa de transporte y cantidad de vehículos.
- Los listados de contenedores con sus especificaciones técnicas.
- Hoja de seguridad de la carga emitido por cliente o usuario.
- Otras que HTP solicite.

5.3 Asignación de instalaciones y equipos

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

- Áreas de acopio o almacenamiento para las operaciones de entrega de la carga en el proceso de directo.
- Áreas de stacking de la nave.

- Áreas de consolidación y desconsolidación de contenedores.
- Conexiones eléctricas para naves y contenedores refrigerados.
- Conexiones para el suministro de agua para las naves
- Equipos de transferencia.
- Otros

5.4 Registro y control de antecedentes de atención a la nave

Para los efectos del proceso de captura y registro de antecedentes e información, requerida por HTP para liquidar los servicios a la Nave y a la Carga, se utilizará el documento denominado SOF que será confeccionado y emitido por HTP o su operador estibador, y ratificado con Capitan de la nave, agentes navieros o consignatarios, cuando corresponda.
En este antecedente además se debe registrar la hora en que la nave se declara apertura de bodega o conex en caso graneles líquidos
, para los efectos del cómputo de tiempos de operación de la nave.

5.5 Servicios programados

De igual forma que los servicios y operaciones de atención a la nave, los servicios terrestres a la carga también serán planificados ante HTP. Formarán parte integral de este Manual los procedimientos que se detallan a continuación:

- Programación de Despacho Directo de cargas (general y granel)
- Programación de Retiro Indirecto de cargas (general y granel)
- Programación de Recepción de Cargas.
- Programación de Consolidación/Desconsolidación de Contenedores.

5.6 Despachadores autorizados

Las Agencias de Aduana que retiran carga de importación del Terminal, deberán hacerlo a través de empleados habilitados por el Servicio de Aduana. Al respecto HTP tendrá una lista, entregada por las Agencias de Aduana, del personal autorizado y habilitado para

realizar solicitudes de servicio al interior del Terminal, la que deberá ser actualizad ante cualquier cambio de empleados.
De igual forma, las Agencias de naves y otras que soliciten servicios al Terminal, deberán hacerlo a través de su propio personal habilitado, presentado y reconocido como tal ante HTP por las propias Agencias, y de esa forma ser incluidos en el archivo maestro de clientes y habilitados.

5.7 Despachos indirectos

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

- De 08:00 a 16:00 horas de lunes a viernes.
- De 08:00 a 14:00 horas los días sábado.
- De acuerdo con lo anterior, los primeros y terceros turnos de los días Sábado, y los días Domingo y Festivos, funcionarán por Habilitación.

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

CAPITULO VI. DISPOSICIONES GENERALES

HTP proporcionará los servicios en los términos, normas y plazos regulados por el presente MSP. Los clientes que requieran sus servicios quedan sujetos a las tarifas establecidas en el tarifario vigente de HTP, regidas por las definiciones y relaciones que él y/o el MSP señalen. En lo no contemplado por este Manual, HTP y los clientes se regirán por las normas de derecho privado dictadas sobre la materia.
Para el cobro de los servicios se utilizará el sistema métrico decimal. Las fracciones de peso se redondearán al entero superior.

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

Cuando el peso o volumen no se indique o no se encuentre debidamente consignado, HTP aplicará para efectos de cobro por los servicios los cálculos y mediciones realizados por el HTP en la faena.
Las disposiciones administrativas, operativas y tarifarías que contiene el presente Manual, operarán de Pleno derecho en aquellos servicios que específicamente presta el Terminal.

6.1 Facturación y Garantías

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

Antes de emitir una factura por cobro de servicios portuarios, HTP enviará al cliente, Agente de Naves o Agente Portuario, una Pre-Facturación, la cual deberá ser aprobada máximo tres días hábiles a

partir del momento del envío. Si no hay respuesta por parte del cliente dentro del plazo antes indicado se procederá a emitir la factura por el servicio correspondiente. HTP recibirá los comentarios fuera de plazo reservándose el derecho de acoger los o rechazarlos según corresponda.

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

La forma y plazo de pago por servicios a clientes será a 30 días desde el momento de cumplido el servicio. No obstante, los clientes que mantengan acuerdos comerciales y/o garantías con HTP, podrán pagar dentro del período convenido en días corridos a contar de la fecha de emisión de la factura. En ambos casos las facturas deben ser pagadas en dólares de USA o en Pesos chilenos.

Para las facturas que sean pagadas en dólares de USA, HTP considerará como fecha de pago efectivo aquella fecha en la cual la totalidad de esos fondos se encuentren, para efectos del Terminal, con libre disponibilidad bancaria.
Para las facturas que sean pagadas en Pesos, el tipo de cambio aplicable es aquel del Dólar Observado vigente el día de pago con disponibilidad inmediata de tales fondos. Se entiende como Dólar Observado el tipo de cambio correspondiente a aquel establecido como tal por el Banco Central de Chile diariamente, de acuerdo con el N° 6 del Capítulo I del Título I del Compendio de Normas de Cambios Internacionales, y que es publicado en el Diario Oficial.

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

6.2 Responsabilidades y Pólizas de Seguridad

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

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

6.3 Procedimientos de Reclamos

Los reclamos que presentan los clientes a HTP en relación con la aplicación de las tarifas, los procedimientos de liquidación/facturación o de prestación de los servicios, deben ser dirigidos al Gerente General de HTP, con atención a la Gerencia competente por quienes serán resueltos.

Todo reclamo deberá presentarse por escrito, acompañado de toda la documentación que lo sustente y en lo posible adjunte fotografías e imágenes, y deberá contener una exposición clara de los hechos y las controversias respecto al incumplimiento de las disposiciones del Manual de los Servicios de HTP, sus fundamentos y las peticiones concretas que se formulen, indicando un domicilio al cual dirigir las notificaciones que hubiere lugar.

No se admitirán reclamos que manifiestamente no cumplan con los requisitos señalados previamente, ni que se funden en hechos acaecidos con más de siete días hábiles de antelación a la fecha de interposición del reclamo.

Una vez recibido el reclamo, el Gerente General lo derivará para resolución del área competente, la que en un plazo de 5 días corridos debe formular la respuesta propuesta que debe acompañarse de toda la documentación de respaldo pertinente.

La respuesta final al reclamo la resolverá el Gerente General de HTP debiendo pronunciarse respecto de cada uno de los aspectos contemplados en el reclamo y de descargo formulado conforme al mérito de los antecedentes, y será comunicada por escrito al reclamante, dentro de los siguientes 2 días corridos.
Los plazos establecidos en este procedimiento son de días corridos, no obstante, si algún plazo venciera en días sábado, domingo o festivo, se entenderá prorrogado al día hábil siguiente más próximo.

6.4 Permisos de acceso vehicular

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

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

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

a) Fumigación o alguna disposición de la autoridad de control fitosanitario que prohíba la salida.
b) Razones de seguridad dispuestas por la Autoridad Marítima
c) Razones atribuibles a HTP
d) Contar con autorización expresa de HTP para su permanencia.

El Puerto podrá otorgar autorización anual o mensual para el ingreso de vehículos a sus recintos. El permiso, sea éste anual o mensual, debe ser solicitado al Puerto por la empresa o persona interesada.
Los vehículos deberán dar estricto cumplimiento a las normas internas de tránsito que el Terminal determine, sea reglamentariamente y/o a través de la señalética interior. Los choferes serán responsables de transitar en las áreas habilitadas de tránsito, con la debida precaución, habida consideración que se trata de un recinto de trabajo y de tránsito de maquinarias.

6.5 Higiene y Seguridad

HTP, además de las disposiciones de la Autoridad Marítima, establecerá a los clientes y usuarios las exigencias que sean pertinentes para brindar seguridad de las personas y de la carga, quienes deben cumplir con dichas exigencias con el objeto de mantener y desarrollar la eficiencia operativa del Terminal.

En ese contexto, el ingreso de toda persona, vehículo y equipo a las instalaciones de HTP, estará sujeto a su aprobación previa y bajo las siguientes condiciones:

- Dar cumplimiento a las disposiciones que adopte HTP relacionadas al cumplimiento del Código ISPS (International Ship and Port Security).

- Será obligatorio el uso de los implementos de protección personal, tales como: casco, zapatos de seguridad, lentes y chaleco reflectante, para toda persona que ingrese a HTP, con excepción de aquellos que solo se dirijan a las oficinas administrativas.

Toda persona natural o jurídica que circule al interior de HTP, será responsable de los daños que por su culpa o por la de sus agentes o dependientes, se causen a personas, muelles, instalaciones o equipos, o a los bienes o mercancías depositadas bajo la responsabilidad de HTP en sus recintos.

Los vehículos que ingresen autorizados a los recintos de HTP, será en forma específica por un determinado motivo temporal, los que no deberán estacionarse ni permanecer al interior de HTP más tiempo de lo que la actividad requiera. Además, deberán contar con los permisos del conductor y vehículo respectivos, incluido el seguro de cobertura de responsabilidad civil.

CAPITULO VII. ANEXOS

1. MECANISMO DE REAJUSTABILIDAD TARIFARIA

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

HTP se reserva el derecho a modificar las tarifas en porcentajes mayores en caso de que su estructura de costos se modifique de manera significativa por efectos asociados a negociaciones colectivas, nuevas normativas legales, apreciación de la moneda local u otros efectos no considerados.