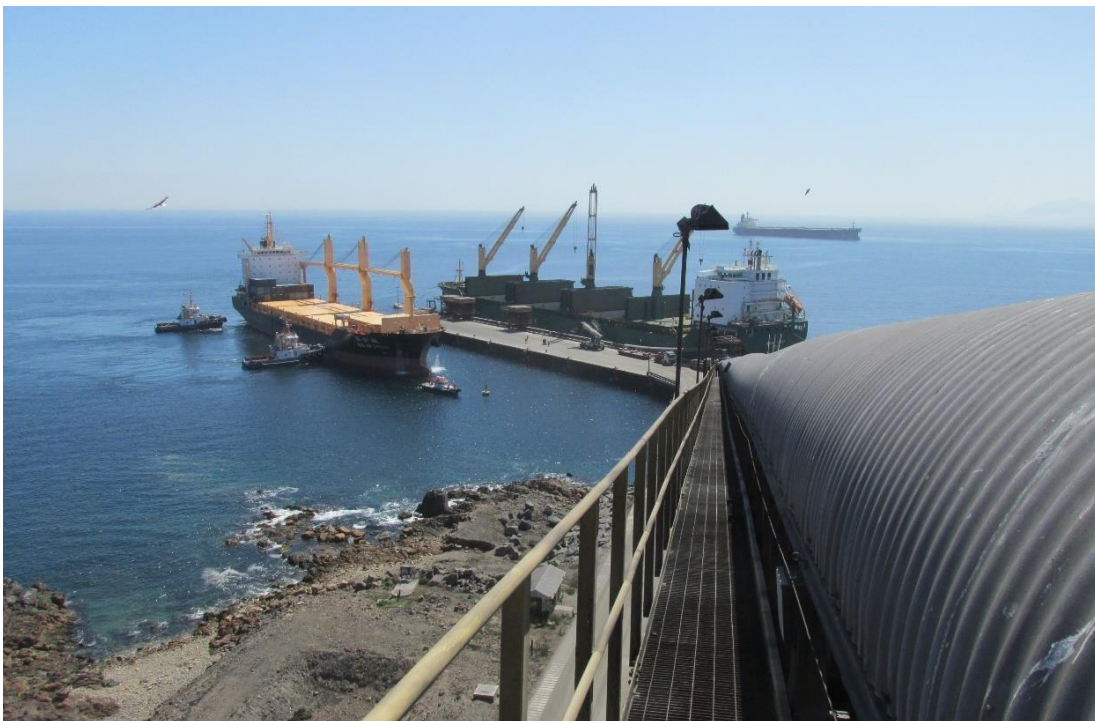




MANUAL DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y TARIFADO

TERMINAL MULTIPROPÓSITO PUERTO LAS LOSAS

HUASCO - III REGION





CONTENIDOS

PRESENTACION

AMBITO DE APLICACIÓN

UBICACIÓN Y CARACTERISTICAS DEL PUERTO

CAPITULO I. DEFINICIONES GENERALES

CAPITULO II. SERVICIO BASICOS Y ESPECIALES

- 2.1 Servicios Básicos
 - 2.1.1 Servicios de Muellaje
 - 2.1.2 Servicios de Transferencia a la Carga
- 2.2 Servicios Especiales
- 2.3 Servicio de Almacenamiento

CAPITULO III. PROGRAMACION NAVIERA

- 3.1 Representantes Navieros
- 3.2 Programación Naviera
- 3.3 Asignación de Sitios.
- 3.4 Prioridades de Atraque de Naves
- 3.5 Reprogramación de sitios de atraque post Cierre de Puertos.
- 3.6 Asignación de Naves Condicionales
- 3.7 Modificación de la Programación de naves.
- 3.8 Desistimiento de uso de sitio asignado a la nave
- 3.9 Requerimientos de información, Anuncio de naves y Solicitud de Servicios.

CAPITULO IV. PLANIFICACION DE FAENAS

- 4.1 Horarios y desistimientos
- 4.2 Información requerida
- 4.3 Asignación de instalaciones y equipos
- 4.4 Registro y control de antecedentes de atención a la nave.
- 4.5 Servicios programados
- 4.6 Despachadores autorizados



4.7 Despachos indirectos

CAPITULO V. DISPOSICIONES GENERALES

- 5.1 Facturación y Garantías
- 5.2 Responsabilidades y Pólizas de Seguridad
- 5.3 Procedimientos de Reclamos
- 5.4 Permisos de acceso vehicular

CAPITULO VI. ANEXOS

- 1. ANEXO TARIFARIO
- 2. MECANISMO DE REAJUSTABILIDAD TARIFARIA
- 3. RENDIMIENTOS MINIMOS
- 4. FORMATO DE CARTA DE ATRAQUE



PRESENTACIÓN

El presente Manual, elaborado por Terminal Multipropósito Puerto Las Losas S.A., en adelante “PLL”, establece las normas y los procedimientos que rigen los servicios portuarios prestados en los sitios de atraque e instalaciones de PLL.

Rige las relaciones entre PLL, y los diferentes Clientes y Usuarios, y establece las obligaciones de las partes en relación con la prestación de los servicios portuarios prestados en PLL.

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

La presente versión revisada del Manual de Servicios de las Operaciones Portuarias, en adelante también MSP, y sus futuras modificaciones, contarán, previo a la publicación en la página web www.puertolaslosas.cl o a su información por correo electrónico, con la aprobación de PLL. El MSP será de conocimiento público. El MSP 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 Puerto Las Losas (PLL), 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 Puerto Las Losas, los Clientes y Usuarios de los servicios prestados en el Terminal Portuario y que involucran actividades y funciones operativas, administrativas y tarifarias.

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

Los particulares, concesionarios 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 supervisado por PLL.

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.



UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

UBICACIÓN DEL PUERTO

Las instalaciones de Puerto Las Losas S.A. se ubican en la III Región de Chile, en la Provincia de Atacama, en la Comuna de Huasco, a 700 kilómetros al norte de la ciudad de Santiago, aproximadamente, a 47 Km de la Ruta 5, con las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud Sur	28º 28´ 59,10” S
Latitud Oeste	71º 15´ 59,10” O

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

El Terminal Puerto Las Losas, posee 2 sitios de atraque, los cuales permiten el atraque de naves simultáneas que posean las siguientes características máximas:

SITIO	CALADO MAX	ESLORA MAX	DWT
1	13,00 mt	225,00 mt	60.000
2	9,00 mt	154,00 mt	25.000

El puerto opera las 24 horas del día, durante 365 días del año, salvo detenciones por feriados programados, horarios de colación y razones de fuerza mayor.

En caso particular PLL no operará los días 24 de diciembre y 31 de diciembre entre las 15:30 horas y por un lapso de 24 horas.

El recinto de PLL cuenta con las siguientes instalaciones y superficies de almacenamiento operacional:

- Tres silos de almacenamiento de granel con capacidad de 9.000 tm. cada uno.
- Una cancha de almacenamiento temporal para graneles minerales de 30.000 tm. aproximadamente, dependiendo del tipo de mineral.
- Una superficie de 29 hectáreas con 60.000 M2 de almacenamiento descubierto.



CAPITULO I. DEFINICIONES GENERALES

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

a) Acopio:

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

b) Almacenamiento:

Es la permanencia y custodia de cargas dentro del recinto portuario de PLL.

c) 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.

d) Armador o Naviero:

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

e) Asignación de Sitio:

Es la reserva del espacio en un determinado frente de atraque a una nave anunciada en la reunión de planificación naviera. (La ubicación final de la nave será entre bitas identificadas por su número).

f) 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.



g) 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.

h) Carga Contenerizada:

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

i) Carga de Proyecto:

Todo tipo de carga que requiere de personal altamente especializado, y puede necesitar de tipo de equipos y/o de capacidad adecuada, utilizaría especialmente diseñada para cada operación, utilización de medios de comunicaciones especiales, análisis y contratación de coberturas.

j) Carga Sobredimensionada:

Significa toda pieza o carga de 50 o más toneladas o de dimensiones que sobrepasan los 40 m³.

Es aquella carga que excede los márgenes normales de los contenedores o embalajes utilizados para este tipo de carga, dificultando su manipulación y su apilamiento en las áreas de depósito.

k) Cargas Especiales:

Bajo el término Cargas Especiales, se agrupan todas aquellas mercancías que, por su tamaño, peso, volumen, tiempo de vida útil o peligrosidad, demandan procedimientos de manejo, embarque y/o descarga que cumplan ciertas condiciones especiales. Esta diferencia, está dada por el cuidado de su manipulación, por condiciones tal como el peso, el volumen, el grado de conservación, peligrosidad, alto valor, etc., y en consecuencia requiere de un manejo especial para su estiba y desestiba de las naves, así como su manejo en patio de almacenamiento.

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



m) 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.

n) Consignatario:

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

o) 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.

p) Descarga o 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.

q) 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

r) Desembarque:

Significa la transferencia de carga desde la cubierta o bodega de una nave hasta el Frente de Atraque, e incluirá todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

s) 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.



t) Destrinca:

Corresponde a la liberación de la carga, de los elementos que la aseguran a la nave e incluirá todos los recursos y actividades para la prestación de tal servicio.

u) Días Hábiles:

Significará cualquier día que no sea domingo o feriado legal en la República de Chile.

v) Dólar:

Significa la moneda de curso legal vigente de los Estados Unidos de América.

w) DR:

Corresponde al Documento formal de Recepción de carga que emite PLL cuando se reciba la carga, el que deberá ser refrendado tanto por quién reciba como por quién entregue.

x) Embarque y Desembarque de Carga:

Es el traslado de la carga desde el costado en tierra de una nave hacia el interior de sus bodegas o cubierta, o viceversa.

y) 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 portuarios.

z) ETA (Estimated time arrival):

Tiempo estimado de arribo de una nave a Puerto.

aa) ETD (Estimated time of departure)

Tiempo estimado de partida o zarpe de la nave del Puerto

aa) 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.



bb) Falsa Llamada:

Corresponde a una multa aplicada al armador o usuario 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 PLL.

cc) Frente de Atraque:

Significará la Infraestructura y el Área de la Terminal PLL, junto con el equipamiento, instalaciones y otros bienes que lo componen.

dd) Fuerza Mayor: Se entiende por fuerza mayor los conceptos definidos en el artículo 45 del Código Civil, así como también y entre otros, los casos que se indican continuación: (a) catástrofes naturales que no sean previsibles, ni resistibles por la parte afectada; (ab) crisis sanitaria o pandemia, decretada por autoridad competente, que restrinja el acceso del personal necesario para operar el Puerto; (c) daños mayores imprevisibles e irresistibles que no permitan operar temporalmente el Puerto (daños estructurales en puente de acceso, gaviones, defensas, etc.); (d) cierre del Puerto dispuesto por la autoridad competente respectiva; (e) las paralizaciones laborales ilegales (paros, manifestaciones no autorizadas en la legislación laboral), totales o parciales, y obstaculizaciones ilegítimas por parte de terceros que afecten las instalaciones de Puerto Las Losas y/o sus respectivos contratistas o subcontratistas, serán también consideradas eventos de caso de fuerza mayor.

ee) Garantías:

Es un documento (Pagaré, boleta de garantía, vales vista) vigente a nombre de PLL, 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.

ff) Gen Set:

Significa equipo generador que suministra energía eléctrica a los contenedores refrigerados.



gg) MSP :

Corresponde a la versión del Manual de Servicios de las Operaciones Portuarias de Puerto Las Losas.

hh) PLL :

Abreviatura de Puerto Las Losas.

ii) Póliza de Seguro:

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

jj) 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.

kk) 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.

ll) Remanejo de Contenedores:

Significa todo movimiento 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 PLL.

mm) Stacking:

Significa centro de Almacenamiento o Acopio de Contenedores en el Terminal.



nn) Suministros Básicos:

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

oo) Terminal:

Significa el Frente de Atraque e instalaciones portuarias de Puerto Las Losas.

pp) 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.

qq) Tonelada:

Significará una tonelada métrica.

rr) Trinca:

Sujeción de la carga a la nave e incluirá todos los recursos y actividades necesarios y que según los Estándares Internacionales de la Industria deberían ser proporcionados por PLL. para la prestación de tal servicio.

ss) Usuarios:

Significará las entidades que utilizan los Servicios Básicos y Servicios Especiales que se ofrecen en el Frente de Atraque de PLL.



CAPITULO II. SERVICIO BASICOS Y ESPECIALES

2.1 Servicios Básicos:

Consisten en servicios compuestos por operaciones o actividades esenciales, que no pueden ser prestados sino en la secuencia operativa dentro de los recintos portuarios de PLL.

Estos servicios cuentan con tarifas máximas y públicas, las que pueden fijarse de acuerdo con las diferentes clasificaciones de naves y cargas.

2.1.1 Servicios de Muellaje:

El Servicio de Muellaje 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 Terminal de Puerto Las Losas.

Estos Servicios se rigen por las siguientes tarifas:

- **TFB 10: Muellaje a la nave.** Consiste en el uso de los sitios, frentes de atraque e infraestructura para la atención de naves, embarcaciones o artefactos navales de cualquier índole. Se inicia con la pasada de la primera espía de amarre y termina con la largada de la última amarra.

El servicio incluye: mantener en condiciones operativas el muelle de atraque y sus demás instalaciones básicas, además de los enfilamientos, mantener limpio el fondo del mar en el área de atraque, disponer de bitas, defensas de costado, rejas y boyas que PLL estime necesarias en conformidad a las normas de la Autoridad competente.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por Metro/eslora/hora indivisible de estadía de la nave.

Este cobro se realiza con el tipo de cambio del día del zarpe de la nave y si éste se produce un fin de semana o en días feriados se aplica el tipo de cambio del día hábil inmediatamente anterior.

Para las naves que estando atracadas a sitio y deban detener faenas por razones climáticas, oceanográficas o por otras razones de Fuerza mayor dispuestas por la Autoridad Marítima, pagarán por



este servicio un 25% de la tarifa, por el periodo que permanezca atracada sin poder operar.

- **TFB 20: Muellaje a la carga.** Consiste en el derecho de uso de la infraestructura y accesorios del Terminal PLL, en la atención de la carga transportada o a ser transportada en naves o embarcaciones que usen los sitios del Frente de Atraque de la Terminal PLL.

El servicio incluye: La provisión y mantenimiento de la infraestructura de delantales de muelle, explanadas de respaldo y sus demás instalaciones básicas para las faenas de embarque y/o descarga de la carga, incluidas las actividades y recursos que PLL estime necesarios para su prestación.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por tonelada métrica para carga general y contenedores.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por M3 para cargas de proyecto, carga sobredimensionada y cargas especiales.

TFB 21: TUP – Tarifa Uso de Puerto. Consiste en la provisión de obras de infraestructura que se ubica al interior del Recinto Portuario y que sirven indistintamente a todos los que operan en el Terminal y están destinadas a proporcionar aguas abrigadas y a otorgar servicios comunes tales como vías de circulación, caminos de acceso o puertas de entrada. Aplica cobro de TUP a todas aquellas naves que recalán a Puerto Las Losas y no realizan operaciones de transferencia de cargas.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por TRG.

2.1.2 Servicios de Transferencia a la Carga:

Consisten en el conjunto de las actividades y operaciones, incluida su administración y gestión, y todos los recursos e instalaciones necesarios para la prestación de los servicios que componen la Transferencia de carga en el Terminal Portuario de PLL.



El servicio incluye: La estiba/desestiba de la carga, embarque/desembarque, porteo, acopio o almacenamiento temporal, carguío/descarguío a o de modos de transporte terrestre y la expedición documental. Considera también el embarque y desembarque de equipos a bordo, y el barrido y limpieza de bodegas después de la descarga, incluida la extracción completa del producto.

Los recursos involucrados: Corresponden a equipos de transferencia y operadores, elementos de utilería, equipos de porteo y acopio, y personal supervisor y guardalmacenes.

El tratamiento de producto endurecido o licuado en la descarga se realiza incorporando cuadrillas adicionales para estas funciones, mediante los servicios especiales de la tarifa TFS 16 - Trabajadores para servicio especiales de movilización.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por Tonelada, M³ o unidad de carga transferida, según corresponda.

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

Clasificación y codificación de los Servicio de Transferencia a la Carga:

- TFB 31: Transferencia contenedores Dry 40 pies full.
- TFB 32: Transferencia contenedores Dry 40 pies vacío.
- TFB 33: Transferencia contenedores Dry 20 pies full.
- TFB 34: Transferencia contenedores Dry 20 pies vacío.
- TFB 35: Transferencia contenedores Open Top.
- TFB 36: Transferencia contenedores Reefer 40 pies full.
- TFB 37: Transferencia contenedores Reefer 40 pies vacío.
- TFB 38: Transferencia contenedores Reefer 40 pies full Cycle.
- TFB 41: Transferencia carga fraccionada en general
- TFB 42: Transferencia carga fraccionada hortofrutícola
- TFB 43: Transferencia carga fraccionada Big Bags
- TFB 51: Transferencia de carga granel sólido
- TFB 61: Transferencia de cargas sobredimensionadas (carga sobre 50 ton o 40 m³).
- TFB 62: Transferencia de cargas con maniobra en tándem.



2.2 Servicios Especiales:

Consisten en servicios de operaciones o actividades no esenciales que pueden realizarse fuera de los recintos de PLL.

Estos servicios cuentan con fijación de tarifas libres y publicadas por PLL 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 PLL.

Los Servicios Especiales de PLL son los siguientes:

TFS 01 : *Reestibas vía nave de contenedores de 40' pies reefer full/mty.*

El término vía nave se refiere a que el contenedor reefer 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 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 reefer de 40 pies cuyo destino final no es el Terminal de PLL. 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.

Los recursos involucrados: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de contenedores reefer, la destrinca del contenedor, el seguro de responsabilidad civil, la desestiba 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.

Unidad de cobro: dólares por contenedor



TFS 02 : Reestibas vía muelle de contenedores de 40 pies reefer full/mty.

El término vía muelle se refiere a la movilización del contenedor reefer por el Muelle, hasta ubicarlo al costado de la bodega o celda en la cual será reembarcado y estibado definitivamente, ya que se considera 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 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 reefer de 40 pies cuyo destino final no es el Terminal de PLL. El servicio se prestasólo 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.

Los recursos involucrados: el personal portuario y de supervisión, la utilería y los equipos usados para la movilización de contenedores reefer, la destrinca del contenedor, el seguro de responsabilidad civil, la desestiba y descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, el embarque, 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.

Unidad de cobro: dólares por contenedor

TFS 03 : Suministro de energía eléctrica a contenedores refrigerados

El servicio consiste en el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a todos los contenedores refrigerados 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.



Los recursos involucrados incluyen el personal coordinador de la solicitud, las fuentes de poder, sus conexiones a la red y el consumo de energía eléctrica suministrados por los días conectados.

Unidad de cobro: dólares por contenedor/día

TFS 04 : Pre trip contenedores refrigerados.

El servicio consiste en revisar el funcionamiento de la unidad de refrigeración previo a la entrega del contenedor al embarcador. Es un Servicio Especial que se presta a expresa solicitud del Usuario.

El servicio incluye la supervisión, personal y equipos y energía eléctrica necesarios para la operación.

Forma de cobro: Dólares por contenedor

TFS 05 : Montaje, desmontaje de Gen Set

El servicio consiste en el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a todos los contenedores refrigerados que al pasar por el Terminal PLL requieran montar o desmontar la unidad denominada Gen Set.

Los recursos involucrados: El servicio provee el personal de supervisión, la grúa horquilla y el personal para la conexión y desconexión del Gen Set

Unidad de cobro: dólares por unidad que se instale o desinstale

TFS 06 : Conexión Desconexión contenedores refrigerados

El servicio se presta 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.

Este servicio se presta a solicitud del Usuario y la tarifa se aplica a los contenedores que deban ser embarcados o descargados de las naves en el Terminal de PLL y a los que se encuentren bajo el régimen de tránsito en el Terminal de PLL.

Los recursos involucrados: El servicio provee el personal instalador y de supervisión, la conexión al arribo de la unidad proveniente de la nave o de los embarcadores y la desconexión al término de la permanencia de la unidad en el Terminal, según si el contenedor va a ser embarcado o descargado de la nave.

Unidad de cobro: dólares por contenedor



TFS 07 : Sellado o resellado de contenedores

El servicio consiste en las prestaciones a los contenedores que son atendidos en el Terminal que, por razones de seguridad de la carga, de control antidrogas 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.

Los recursos involucrados: El servicio provee el personal de supervisión, el registro de la unidad sellada o resellada, el sello de tapón o lata correspondiente y el trabajador que coloca el sello.

Unidad de cobro: dólares por contenedor

TFS 08 : Recepción contenedor fuera del período establecido (mínimo 10 contenedores).

El servicio incluye la recepción en el stacking de contenedores de la nave solicitada por el Usuario para su embarque en una nave determinada, dentro del 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 9 AM. hasta las 10 PM.

No obstante, si el contenedor arriba con posterioridad al cierre del stacking de la 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.

Los recursos involucrados: El Servicio provee el personal y los equipos necesarios para trabajar en horarios especiales tanto en la operación de los equipos como de los computadores y capturadores de datos, la revisión de la unidad y el remanejo de la unidad al interior del Terminal para lograr la secuencia del embarque planificado.

Unidad de cobro: dólares por contenedor.



TFS 09 : Remanejo o selección de contenedores en Terminal

El servicio incluye todos los movimientos 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 secuencial del Servicio Básico de Transferencia.

Los movimientos extra a que esta tarifa se aplica son los que se originen al interior del Terminal producto de: cancelaciones de embarque, roleos de contenedores de una nave a otra, cambio en de la nave donde se embarcara dicha carga, movimiento de contenedores desde un Stacking de carga manifestada como de retiro directo a un Stacking de carga de retiro indirecto por incumplimiento de parte del Usuario del horario de retiro de la carga directa, segregación por cargas peligrosas en contenedores que no han sido informadas como tal por el Usuario. Los registros de inscripción de los retiros directos y la secuencia de entrega de las cargas de retiro directo permanecerán a disposición de los Usuarios en las oficinas de PLL

Los recursos involucrados: El servicio provee el personal de control de patio y el personal de supervisión, las grúas porta contenedores y los registradores.

Unidad de cobro: dólares por movimiento

TFS 10 : Traslado de contenedores entre 2 puntos del Terminal.

El servicio consiste en la selección de contenedores desde un bloque, posterior traslado y acopio en otro lugar del recinto de PLL.

Los recursos involucrados: : Este Servicio provee el personal y los equipos necesarios para la selección, manipulación y traslado de contenedores entre 2 puntos del Terminal PLL.

Unidad de cobro: dólares por movimiento/contenedor

TFS 11 : Acopio contenedores.

El servicio consiste en la permanencia de contenedores por períodos delimitados de tiempo, en el Terminal de PLL.

Este servicio de acopio cuenta con 5 días libres para contenedores de descarga previo a su despacho y 2 días libres para contenedores de embarque en Pre-Stacking ubicado en las inmediaciones de la nave.



La permanencia en acopio con posterioridad a dichos plazos o acopios de contenedores para fines como fumigaciones, inspecciones a la carga, almacenamiento y otros de naturaleza similar estará afecta a la tarifa de este servicio.

Los recursos involucrados: El servicio provee las áreas de acopio, el personal operativo respectivo y, la custodia y responsabilidad de los contenedores.

Unidad de cobro: dólares por contenedor/día

TFS 12 : Reestibas a bordo de carga fraccionada

El término vía nave se refiere a que la carga fraccionada 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 fraccionada cuyo destino final no es el Terminal de PLL. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar la carga fraccionada 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 fraccionada, la destrinca, el seguro de responsabilidad civil, la desestiba con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, la estiba y trinca de la carga fraccionada en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

Unidad de cobro: dólares por tonelada.

TFS 13 : Reestibas vía muelle de carga fraccionada

El término vía muelle se refiere a la movilización de la carga fraccionada 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 fraccionada 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 fraccionada cuyo destino final no es el Terminal de PLL. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario reubicar la carga fraccionada 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 fraccionada, la destrinca, el seguro de responsabilidad civil, la desestiba y descarga con grúa de la nave o de muelle según su disponibilidad, el embarque, la estiba y trinca de la carga fraccionada en la nueva posición en la nave, la nueva documentación referente a planos de estiba y lista de cargas que genere dicho servicio.

Unidad de cobro: dólares por tonelada.

TFS 14 : Palletizaje de carga fraccionada

El servicio consiste en la conformación de pallets, embalaje y trinca del pallet armado.

Los recursos involucrados: el personal operativo respectivo, equipo, materiales de embalaje y trinca.

Unidad de cobro: dólares por tonelada paletizada.

TFS 15 : Provisión de materiales de estiba adicionales

El servicio consiste en proveer materiales e insumos adicionales para refuerzos de trincas o cubrir carga, de acuerdo con la solicitud del comando de la nave, por su agencia representante o por el embarcador.

Los recursos involucrados: el personal de gestión y adquisición, los materiales para estiba o protección de cargas

Unidad de cobro: A convenir



TFS 16 : Trabajadores para servicio especiales de movilización

El servicio consiste en 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.

Los recursos involucrados: 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.

Unidad de cobro: dólares por hombre / turno.

TFS 17 : Suministro de energía eléctrica

El servicio consiste en el servicio de suministro de energía eléctrica que se entrega a naves, a embarcaciones o cualquier y otros equipos que requiera ser provisto de energía eléctrica dentro del área de Terminal de PLL. El servicio se presta a solicitud expresa del usuario y siempre que PLL cuente con las facilidades e implementos para ello.

Los recursos involucrados incluyen suministrar energía a cualquier equipo, diferente a contenedor refrigerado, las fuentes de poder y sus conexiones a la red. Comprenderá el personal para conexión/desconexión y control de consumo. El suministro se podrá suspender o limitar en casos de fuerza mayor o por motivos calificados por PLL.

Unidad de cobro: dólares por Kwh. + 15% de recargo

TFS 18 : Arriendo de grúa Horquilla

Este servicio consiste en la disposición en arriendo del equipo grúa horquilla, a solicitud del Usuario, para la operación dentro o fuera de los recintos del Terminal.

El servicio incluye: el equipo grúa horquilla con combustible y su operador

Unidad de cobro: dólares por turno.



TFS 19 : Arriendo de grúa portacontenedores

Este servicio consiste en la disposición en arriendo del equipo grúa portacontenedor, a solicitud del Usuario, para la operación dentro o fuera de los recintos del Terminal.

El servicio incluye: el equipo grúa portacontenedor con combustible y su operador

Unidad de cobro: dólares por turno.

TFS 20 : E n g a n c h e / Desenganche de Carga

Enganche/Desenganche de Carga: El servicio consiste en la recepción y enganche/desenganche de la carga en el patio/muelle de PLL. El servicio incluye: el personal operativo que conforma la cuadrilla de enganche/desenganche de carga.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por tonelada métrica para carga general.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por M3 para cargas de proyecto, carga sobredimensionada y cargas especiales.

TFS 21 : Consolidación/ desconsolidación de contenedores 40 ´ carga general

El servicio incluye las actividades operacionales y documentales que se requieran para cargar o estibar, descargar o desestibar un contenedor Dry de 40 pies con carga suelta 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 la 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.

Unidad de cobro: dólares por contenedor.



TFS 22 : Consolidación/ desconsolidación de contenedores 40 ´ reefer

El servicio incluye las actividades operacionales y documentales que se requieran para cargar o estibar, descargar o desestibar un contenedor Reefer de 40 pies con carga suelta refrigerada 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 la 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 contenedorlleno y su traslado desde o hacia la zona de Stacking de la nave.

Unidad de cobro: dólares por contenedor.

TFS 23 : Trabajadores extras

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 PLL, 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

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



TFS 24 : Cuidadores de portalón

El servicio consiste en proveer personal adicional cuya función principal es la vigilancia y el control del acceso a las naves que atraquen al Terminal.

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 / tuno.

TFS 25 : 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 PLL 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

TFS 26 : Asperjado de cubierta de naves atracadas

El servicio consiste en la aplicación de productos especiales en la cubierta de naves para la mitigación de plagas establecidas por las autoridades competentes.

Los recursos incluyen el personal especializado que procede a inspeccionar y aplicar el procedimiento establecido, los materiales adecuados, las herramientas y condiciones de seguridad acordes a la operación.

Unidad de cobro: dólares por nave.



TFS 27 : Limpieza, fumigación de cubiertas y bodegas de nave

El servicio incluye: la gestión de PLL que contrata la empresa certificada que realiza el trabajo a bordo de la nave.

Los recursos involucrados: corresponden a la gestión de contratación y a la realización del servicio por un tercero que se contrata para el trabajo en bodega o en cubierta.

Unidad de cobro: Servicio All in, valor a convenir. La tarifa varía dependiendo de trabajos en cubierta o en bodega).

TFS 28 : Tiempo muerto por falta de carga para embarque o falla nave. Demoras no atribuibles al Terminal PLL.

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, ajenas a la responsabilidad de PLL, 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.

PLL llevará un registro disponible para el Usuario, donde anotará todas las detenciones de faenas propias de tierra, imputables al Usuario o a PLL 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.

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.

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, 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 mineral.
- 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.

TFS 29 : Almacenaje de Carga general en área descubierta

El servicio consiste en la permanencia de la carga bajo la custodia y responsabilidad de PLL, de acuerdo con la descripción del Capítulo II punto 2.3 de este Manual de Servicios.

Los recursos involucrados: incluyen personal guardalmacén, dependencias, instalaciones y expedición documental

Unidad de cobro: dólares por m² / día.

TFS 30 : Recepción de carga en Patio

El servicio consiste en recibir el ingreso de cargas en el Patio de PLL ya sea para embarque proveniente del exterior (cliente) o la recepción de carga proveniente de la descarga de la nave.

Los recursos involucrados: incluyen personal guardalmacén, equipos y expedición documental

Unidad de cobro: dólares por tonelada métrica para carga general.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por M3 para cargas de proyecto, carga sobredimensionada y cargas especiales.



TFS 31 : Despacho de carga en Patio

El servicio consiste en la entrega y despacho de cargas desde el Patio de PLL ya sea para retiro hacia el exterior (cliente) o para el traslado de carga para embarque a la nave.

Los recursos involucrados: incluyen personal guardalmacén, equipos y expedición documental

Unidad de cobro: dólares por tonelada métrica para carga general.

Unidad de cobro: Corresponde a dólares por M3 para cargas de proyecto, carga sobredimensionada y cargas especiales.

TFS 32 : Barrido y limpieza de bodegas antes del inicio de la carga.

El servicio consiste: en el servicio adicional de barrido y limpieza antes del inicio de la carga en la nave.

Los recursos involucrados: incluyen personal, materiales y herramientas requeridas para la ejecución del servicio.

Unidad de cobro: Por cuadrilla/turno (En base a tarifa TFS 16)

TFS 33 : Falsa Llamada

Este servicio consiste en el cobro de los recursos citados y programados por el Terminal y no utilizados por situaciones ajenas a PLL. Dicho cobro no procederá cuando el interesado se desiste del servicio solicitado dentro de los plazos establecidos. Esta operación será comunicada previamente por el Terminal al Armador, su representante o al solicitante del servicio según corresponda.

Los recursos involucrados son el personal, equipos e instalaciones programadas.

Unidad de cobro: dólares por turno/cuadrilla citada.

TFS 34 : Atención de buque de pasajeros

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

El Servicio incluye: proveer el personal de control de acceso, 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.

Unidad de cobro: Dólares por pasajero



TFS 35 : Acceso bus de turismo

El servicio consiste en la habilitación de espacio para el tránsito de buses para el embarque, desembarque de pasajeros desde y hacia la nave.

El servicio incluye: el personal de control de acceso, equipos de separación de áreas, guardias de seguridad, vías de circulación y espacio para área de operación de buses al costado de nave.

Unidad de cobro: Dólares por Bus/día

TFS 36 : Acceso vehículos menores de turismo

El servicio consiste en la habilitación de espacio para el tránsito de vehículos menores para el embarque, desembarque de pasajeros desde y hacia la nave.

El servicio incluye: el personal de control de acceso, equipos de separación de áreas, guardias de seguridad, vías de circulación y espacio para área de operación de vehículos menores al costado de nave.

Unidad de cobro: Dólares por Vehículo/día.

TFS 37 : 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 PLL después de finalizada la faena que motivó su ingreso al Terminal.

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.

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 a contar del segundo día.

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 PLL.

TFS 38 : Ingreso de vehículos de suministros

Este servicio consiste en el ingreso y permanencia que se presta a los camiones o a cualquier otro vehículo particulares que suministran agua, combustibles y aprovisionamiento de víveres u otros a las naves.

El servicio incluye: el personal de control de acceso, guardias de seguridad, vías de circulación y las áreas de operación

Unidad de cobro: Dólares por ingreso/vehículo.

TFS 39 : Servicios de solicitud no frecuente

Estas prestaciones consisten en solicitudes de servicios no frecuentes, que PLL puede realizar si cuenta con los recursos requeridos, o en su defecto puede solicitarlos para la ejecución de terceros, en caso de ser necesario.

Los recursos involucrados corresponderán a los requeridos por cada servicio en particular.

Unidad de cobro: A convenir

2.3 Servicio de Almacenamiento

Consiste en la permanencia de la carga bajo la custodia de los patios de PLL, cuando éste presta el servicio en los recintos habilitados al efecto.



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

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

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

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

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

El tiempo de permanencia de la carga en almacenaje, sea cubierto o 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. Por disposición aduanera, el plazo máximo de permanencia de la carga es de 90 días calendario pudiendo el Terminal restringirlo cuando las características y condiciones de la carga y/o de su embalaje así lo ameriten. A pesar de lo anterior el Servicio de Aduana puede otorgar mayores plazos de almacenamiento, situación que debe gestionar directamente el cliente ante el Servicio Regional respectivo.

Vencido el plazo de permanencia aduanera permitida, la carga se considerará en presunción de abandono y será entregada al Servicio de Aduana. Sin perjuicio de esta disposición, el Terminal podrá proponer al Servicio de Aduanas, la venta, remate o destrucción de aquellas que sean manifiesta o presuntamente perjudiciales a las personas, o a los lugares de almacenamiento portuario, o en general al medio ambiente, o cuando su almacenaje le produzca gastos desproporcionados o, por último, cuando haya fundado temor a que en razón de su naturaleza, estado o embalaje, se desmejoren, destruyan o perezcan.

Las operaciones correspondientes a la entrega de las mercancías al Consignatario serán ejecutadas por personal y equipos de Puerto Las Losas.

Respecto a los procedimientos de verificación de peso de la carga, PLL mantendrá el pesómetro calibrado y certificado al día.

La recepción y despacho de cargas graneles o pellets en general se realiza en forma documental y no mediante pesaje físico.

No obstante, dependiendo del contrato contraído con los clientes, PLL puede recibir y despachar las cargas a granel mediante peso verificado.

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

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



CAPITULO III. PROGRAMACION NAVIERA

3.1 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.

3.2 Programación Naviera

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

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

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

3.3 Asignación de sitios

Los sitios de atraque del Terminal serán asignados por Puerto Las Losas con un (1) día hábil de anticipación al arribo de la nave, de acuerdo al orden de prioridades definidas por PLL para cada sitio de atraque.

Si la llegada anunciada de la nave no se cumpliera, 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 contrato de reserva de sitio.

3.4 Prioridad de 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, PLL 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, PLL 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 1 :

Prioridad 1: Naves de Pasajeros

Prioridad 2: Naves con contrato de reserva de sitio

Prioridad 3: Naves regulares de carga granel. *(La preferencia será para las naves que tienen granel de embarque acopiado).*

Prioridad 4: Otras Naves

Sitio 2 :

Prioridad 1: Naves de Pasajeros

Prioridad 2: Naves con contrato de reserva de sitio

Prioridad 3: Naves de carga general

Prioridad 4: Otras 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 PLL y/o presente un servicio de recaladas frecuentes.

Las naves con contrato de reserva de sitio tendrán solo un turno de espera respecto de la hora de inicio de su ventana horaria de atención, para realizar su atraque a sitio. No obstante, durante el periodo de atraso de estas naves, PLL puede asignar en forma condicional el sitio a otra nave prioritaria, que se encuentre en espera de sitio, bajo los mismos términos establecidos para las naves sin prioridad en el punto 3.6 siguiente.

3.5 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 decreta 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 decreta la apertura del Puerto.

Cuando desaparezcan las causales que motivaron el Cierre de Puerto por las condiciones climáticas y/u oceanográficas reinantes, PLL 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 de pasajeros que hubieren arribado durante el período de cierre de Puerto.
- 2- Naves que ejecutando operaciones de transferencia debieron abandonar el sitio de atraque y salir a la gira producto del cierre de puerto.
- 3- Por orden de prioridad aquellas Naves que tengan un Contrato con PLL 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.
- 4- Reinicio de Programación de sitios a naves de acuerdo con prioridades establecidas para cada sitio
- 5- 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.

3.6 Asignación de Naves Condicionales

Aquellas naves sin prioridad que, aún en conocimiento de la ETA de una nave con 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 reserva o prioridad. Con todo, el Puerto notificará a la nave atracada la hora en que deberá zarpar, mediante correo electrónico (e- mail) a más tardar al inicio del último turno de trabajo programado.

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

3.7 Modificación de la Programación de naves.

La programación del atraque de naves podrá ser alterada por PLL debido a motivos operativo/comerciales, y por razones de defensa nacional o seguridad debidamente calificadas por la Autoridad Marítima.



Puerto Las Losas 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 Puerto.
- 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 Puerto Las Losas 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.

Los sitios de atraque tienen como objetivo fundamental facilitar las operaciones de carga y descarga, por tal motivo, si el Capitán dispone del movimiento de pontones por cuenta de la nave y lo realiza con la tripulación de la misma, y tal operación se prevé que se extenderá más allá de media hora



por movimiento, Puerto Las Losas podrá traspasar los costos por demoras al armador, los que serán incluidos en la proforma de servicios de la nave.

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

En 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.

3.8 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 extra-costos para el Terminal por Falsa Llamada del personal, serán de cargo de la nave.

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

Ante PLL, 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 documento 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 Falsas Descargas/Embarques y de shiftings abordó
- Lista de carga peligrosa de acuerdo a normas de DGTM.
- Listado de contenedores en descarga/tránsito, secos, reefers y otros
- Información de facturación a los servicios a la nave y a la carga

En referencia al Packing List, se requiere que este sea presentado en Archivo Excel con la información mínima detallada necesaria para poder identificar los bultos y planificar las faenas. En caso de no contar con esta información en los plazos antes indicados, Puerto Las Losas 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 Puerto con avisos previos sobre dicha recalada, éstas serán incorporadas, independientes del orden que tengan en su arribo, a la planificación de la asignación de sitios 24 horas después de formalizado su anuncio de llegada o de acuerdo con la disponibilidad de sitios. De esa forma se mantiene el criterio de atención del Puerto según orden de llegada, sin perjudicar a las naves que, habiendo anunciado su arribo con mayor antelación, permiten una mejor planificación general.

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

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



CAPITULO IV. PLANIFICACION DE FAENAS

Como norma general, todos los servicios de Puerto Las Losas que le sean solicitados por los clientes, se planificarán en las oficinas de PLL a través de un e-mail a vhernandez@pll.cl y cbruzzo@pll.cl.

4.1 HORARIOS Y DESISTIMIENTOS

Los horarios para planificar son los siguientes:

- Primero Hasta las 15:00 hrs. del día hábil anterior
- Segundo Hasta las 15:00 hrs. del día hábil anterior
- Tercero Hasta las 15:00 hrs. del día en curso.

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

- Primero Hasta las 15:00 hrs. del día hábil anterior.
- Segundo Hasta las 15:00 hrs. del día hábil anterior.
- Tercero Hasta las 15:00 hrs. del día en curso.
- Domingos y festivos Hasta las 15:00 hrs. del día hábil anterior

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

- Primero Hasta las 20:00 hrs. del día anterior.
- Segundo Hasta las 10:00 hrs. del día en curso.
- Tercero Hasta las 16:00 hrs. del día en curso.

Cuando ocurra que faenas programadas por el Agente para terceros turnos, segundos 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.



4.2 INFORMACION 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.
- En el caso de cargas masivas, información acerca del transporte con que se contará, especificando empresa de transporte y cantidad de vehículos.
- Programas de los retiros directos de carga.
- Los listados de contenedores con sus especificaciones técnicas.
- Otras que Puerto Las Losas solicite.

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

4.4 REGISTRO Y CONTROL DE ANTECEDENTES DE ATENCION A LA NAVE.

Para los efectos del proceso de captura y registro de antecedentes e información, requerida por PLL para liquidar los servicios a la Nave y a la Carga, se utilizará el documento denominado Carta de Atraque, cuyo formato se incluye en el Anexo 4 del Presente Manual.

4.5 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 Puerto Las Losas.



Formarán parte íntegra de este Manual los procedimientos que se detallan a continuación:

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

4.6 DESPACHADORES AUTORIZADOS

Las Agencias de Aduana que retiran carga del puerto, deberán hacerlo a través de empleados habilitados por el Servicio de Aduana. Al respecto, el Puerto tendrá una lista, entregada por las Agencias de Aduana, del personal autorizado y habilitado para realizar solicitudes deservicio al interior del Terminal, la que deberá ser actualizada ante cualquier cambio de empleados. De igual forma, las Agencias de naves y otras que soliciten servicios al Puerto, deberán hacerlo a través de su propio personal habilitado, presentado y reconocido como tal ante el Puerto por las propias Agencias, y de esa forma ser incluidos en el archivo maestro de clientes y habilitados.

4.7 DESPACHOS INDIRECTOS

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

- De 08:00 a 15:30 horas de lunes a viernes.
- De 08:00 a 15:30 horas los días sábado.
- De acuerdo con lo anterior, los segundos 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 Puerto.



CAPITULO V. DISPOSICIONES GENERALES

El Puerto 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 Anexo Tarifario, regidas por las definiciones y relaciones que él y/o el MSP señalen. En lo no contemplado por este Manual, Puerto Las Losas 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.

Puerto Las Losas se reserva el derecho de pesar y/o medir la carga cuando lo estime necesario. No obstante, podrá verificar, adicionalmente, su peso o volumen a través de los documentos comerciales pertinentes que amparen la carga. Los Armadores, Agentes de Naves o sus representantes, deberán consignar los pesos y volúmenes reales en el Manifiesto de carga respectivo. Cuando el peso o volumen no se indique o no se encuentre debidamente consignado, Puerto Las Losas aplicará para efectos de cobro por los servicios los cálculos y mediciones realizados por el Puerto en la faena.

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

5.1 FACTURACIÓN Y GARANTIAS

Todos los servicios que preste Puerto Las Losas 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, Puerto Las Losas 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. Puerto Las Losas 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 el Puerto, 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, Puerto Las Losas considerará como fecha de pago efectivo aquella fecha en la cual la totalidad de esos fondos se encuentren, para efectos del Puerto, con libre disponibilidad bancaria.

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 El Puerto para cada cliente durante el período a garantizar más un 10%.

5.2 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 Puerto las Losas en sus recintos. Lo anterior, es sin perjuicio de las Pólizas de Seguro u otros instrumentos que el Puerto estime pertinente solicitar para la garantía de los mismos.



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

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

5.3 PROCEDIMIENTOS DE RECLAMOS

Los reclamos que presentan los clientes a PLL 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 Puerto Las Losas, 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 PLL, 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 PLL 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.

5.4 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) 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 PLL
- e) Contar con autorización expresa de PLL 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 Puerto determine, sea reglamentariamente y/o a través de la señalización caminera. Los choferes serán responsables de transitar en las áreas habilitadas de tránsito, con la debida precaución, habida consideración que se trata de un recinto de trabajo y de tránsito de maquinarias.



CAPITULO VI. ANEXOS

1. ANEXO TARIFARIO

Tarifas Básicas de Muellaje			
Código Tarifa	Servicio	Unidad de cobro	Valor en US\$
TFB 10	Muellaje a la Nave	Metro/eslora/hora	2,4
TFB 20	Muellaje a la Carga	Tonelada métrica	2,0
TFB 21	TUP – Tarifa Uso de Puerto	TRG	0,4

Tarifas Básicas de Transferencia de Cargas			
Código	Servicio	Unidad de cobro	Valor US\$
TFB 30	Transferencia de Contenedores		
TFB 31	Transferencia contenedor Dry 40' full	Por contenedor	220
TFB 32	Transferencia contenedor Dry 40' vacío	Por contenedor	190
TFB 33	Transferencia contenedor Dry 20' full	Por contenedor	220
TFB 34	Transferencia contenedor Dry 20' vacío	Por contenedor	190
TFB 35	Transferencia contenedor Open Top	Por contenedor	220
TFB 36	Transferencia contenedor Reefer 40' full	Por contenedor	220
TFB 37	Transferencia contenedor Reefer 40' vacío	Por contenedor	220
TFB 38	Transferencia contenedor Reefer 40' Full Cycle. <i>No incluye conexión ni suministro a EE</i>	Por contenedor	500
TFB 40	Transferencia de carga fraccionada		
TFB 41	Transferencia carga fraccionada en general <i>Tarifa para partidas de carga sobre 2000 m³. Las partidas menores se rigen por tarifas a convenir.</i>	Por ton. métrica 0m ³	11,50
TFB 42	Transferencia carga fraccionada hortofrutícola	Por tonelada	17,50
TFB 43	Transferencia de carga fraccionada Big Bags	Por unidad	13
TFB 50	Transferencia de cargas graneles		
TFB 51	Transferencia de carga a granel sólido	Por ton. métrica	17
TFB 60	Transferencias especiales		
TFB 61	Transferencia cargas sobredimensionadas (cargas sobre 50 ton. o 40 m ³)	Por ton. métrica 0m ³	Se revisa caso a caso.
TFB 62	Transferencia de cargas con maniobra en tándem	Por Movimiento	5.500
TFB 63	Recargo Carga Heavy Lift (Cargas sobre 50 Tons – 40 M3)	Por Movimiento	5.500



Las tarifas de estos servicios básicos de Transferencia de Cargas se pueden negociar con los Clientes o Usuarios y conforme lo dispuesto en el punto 1.2.1 de este Manual pueden estar afectos a descuentos según criterios objetivos y no discriminatorios, tales como volúmenes de carga anual comprometidos, frecuencia de naves, rendimientos, políticas de pago, otros.

Servicios Especiales			
Código	Servicio	Unidad de cobro	Valor US\$
TFS 01	Reestibas vía nave de contenedores de 40 pies reefer	Por contenedor	180
TFS 02	Reestibas vía muelle de contenedores de 40 pies full/mty.	Por contenedor	360
TFS 03	Suministro de energía eléctrica a contenedores refrigerados	Por contenedor/ día	45
TFS 04	Pre trip contenedores refrigerados.	Por contenedor	45
TFS 05	Montaje, desmontaje de Gen Set	Por unidad	45
TFS 06	Conexión Desconexión contenedores refrigerados	Por contenedor	25
TFS 07	Sellado o resellado de contenedores	Por contenedor	30
TFS 08	Recepción contenedor fuera del período establecido (mínimo 10 ctr)	Por contenedor	130
TFS 09	Remanejo o selección de contenedores en Terminal	Por movimiento	76
TFS 10	Traslado de contenedores entre 2 puntos del terminal	Por movimiento	500
TFS 11	Acopio contenedores. <i>5 días libres para Contenedores de descarga, 2 días de stacking para Contenedores de embarque</i>	Por TEU/ día	8
TFS 12	Reestibas a bordo de carga fraccionada	Por tonelada	11,50
TFS 13	Reestibas vía muelle de carga fraccionada	Por tonelada	23,00
TFS 14	Palletizaje de carga fraccionada	Por tonelada	17,00
TFS 15	Provisión de materiales de estiba adicionales	Por faena	A convenir
TFS 16	Trabajadores para servicios especiales de movilización	Por hombre/turno	165
TFS 17	Suministro de energía eléctrica	Por Kwh	Local + 15%



TFS 18	Arriendo de grúa Horquilla	Por turno	600
TFS 19	Arriendo de grúa porta contenedores	Por turno	1.200
TFS 20	Enganche/Desenganche de Carga	Por tonelada	2,75
TFS 21	Consolidación/ desconsolidación de contenedores 40 ´ carga general	Por contenedor	400
TFS 22	Consolidación/ desconsolidación de contenedores 40 ´ reefer	Por contenedor	400
TFS 23	Trabajadores extras	Por hombre/turno	190
TFS 24	Cuidadores de portalón	Por hombre/turno	190
TFS 25	Habilitación del Terminal	Por turno	1.500
TFS 26	Asperjado de cubierta de naves atracadas	Por nave	A convenir
TFS 27	Limpieza, fumigación de cubiertas y bodegas de nave	Por evento	A convenir
TFS 28	Tiempo muerto por falta de carga para embarque o falla nave. <i>Demoras no atribuibles al Terminal PLL.</i>	Por hora	1.000
TFS 29	Almacenaje de Carga general en área descubierta	Por m ² /día	0,27
TFS 30	Recepción de carga en Patio	Por tonelada	14
TFS 31	Despacho de carga en Patio	Por tonelada	14
TFS 32	Barrido y limpieza de bodega antes del inicio de la carga.	Por cuadrilla/turno (En base a TFS 16)	A convenir
TFS 33	Falsa Llamada	Turno/cuadrilla	3500
TFS 34	Atención de buque de pasajeros	Por pasajero	16
TFS 35	Acceso bus de turismo	Bus/día	70
TFS 36	Acceso vehículos menores de turismo	Vehículo/día	25
TFS 37	Parqueo vehicular. (Usd/Vehículo/Día)	Días de Permanencia	300
TFS 38	Ingreso de vehículos de suministros	Por ingreso	220
TFS 39	Servicios de solicitud no frecuente	Por Servicio	A convenir



2. 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 al porcentaje de variación que haya experimentado el Producer Price Index: Port and Harbor Operator (Industry Code 48831) de los Estados Unidos de América (en adelante, “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.

PLL 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.

3. RENDIMIENTOS MINIMOS

Tipo de carga o producto	Rendimiento	Condiciones
Graneles Minerales	Ton/hora	65
Graneles Minerales	Ton/turno	460
Carga Fraccionada eólicos	Unidades/hora	2
Carga Fraccionada eólicos	Unidades/turno	6 a 9