



EMPRESA PORTUARIA

SAN ANTONIO

REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS

VERSIÓN 2025

PRESENTACIÓN

De conformidad a lo dispuesto en los artículos 8° N°1 y 21 de la ley N°19.542, sobre Modernización del Sector Portuario Estatal y 5 y siguientes del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria San Antonio, aprobado mediante Resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones N°213, de 25 de agosto de 2014, publicada en el Diario Oficial de 12 de Junio de 2020, el Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, mediante acuerdo adoptado en su 621° Sesión Ordinaria, celebrada el 12 de diciembre de 2024 ha dictado la presente actualización del Reglamento de los Servicios, que tendrá plena vigencia a partir del día 1 de febrero de 2025 y que reemplaza en todas sus partes las normas contenidas en las anteriores versiones, así como el Reglamento de Servicios del Nodo Logístico.

Las normas del presente reglamento están contenidas en los siguientes capítulos:

Contenido

CAPÍTULO I: OBJETIVO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	4
CAPÍTULO II: PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES	6
TÍTULO 1: SERVICIO ATENCIÓN TERRESTRE	7
TÍTULO 2: SERVICIOS EN ÁREAS COMUNES	16
CAPÍTULO III: SERVICIOS DE ATENCIÓN A LA NAVE	21
TÍTULO 1: PROGRAMACIÓN DE NAVES	22
TÍTULO 2: SERVICIO DE USO DE PUERTO	26
TÍTULO 3: SERVICIOS A LAS NAVES MENORES O ESPECIALES	27
CAPÍTULO IV: FACTURACIÓN Y GARANTÍAS	29
CAPÍTULO V: DISPOSICIONES GENERALES	33
ANEXOS	35
ANEXO 1: DE LAS TARIFAS USO DE PUERTO Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	36
ANEXO 2: DEFINICIONES Y SIGLAS	38

Contenido Tablas

Tabla 1. Sanciones.....	14
Tabla 2. Servicios Complementarios	37

CAPÍTULO I: OBJETIVO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1 El presente reglamento regula la relación entre la Empresa Portuaria San Antonio, en adelante la Empresa o EPSA, con los clientes y usuarios de los servicios que ésta presta, así como la identificación y aplicación de tales servicios y los procedimientos que rigen su prestación, de conformidad a lo dispuesto en la Ley N°19.542, y en el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque del Puerto de San Antonio, aprobado mediante Resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones N°213, de 25 de agosto de 2014, publicada en el Diario Oficial de 12 de Junio de 2020.

Artículo 2 La Empresa proporciona los servicios a que se refiere este reglamento en los términos por ella establecidos. En consecuencia, los clientes y usuarios que requieren sus servicios quedan sujetos a sus disposiciones.

Sin perjuicio de las normas que la Empresa establezca, los operadores de servicios portuarios que requieran realizar actividades en los recintos portuarios deberán estar debidamente autorizados por la autoridad competente.

Artículo 3 Los clientes de los servicios que se establecen en el presente reglamento tienen libertad para contratarlos. Cuando los soliciten, deberán hacerlo en la forma y en los horarios dispuestos. Asimismo, podrán desistirse de ellos en los términos que la Empresa fije.

Artículo 4 La prestación de los servicios y la planificación de las operaciones estarán coordinados por la Empresa, o por quien esta determine, sobre la base de reuniones e instancias de programación, organizadas y dirigidas por ella y con la participación de los interesados.

En tales instancias se coordinará la asignación del sitio de atraque y la programación de los atraques de naves, la planificación de las faenas, la planificación del tráfico terrestre y todas las actividades que se deriven de éstas, así como los servicios complementarios.

Los servicios de la Empresa que sean solicitados por los clientes y usuarios, y las operaciones que ellos realizan para la atención a las naves y a las cargas, deberán planificarse y registrarse.

CAPÍTULO II: PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES

TÍTULO 1: SERVICIO ATENCIÓN TERRESTRE

Del Regulador de Frecuencia -Puerto San Antonio (ASAT).

Artículo 5 Se establecen las siguientes normas básicas de operación del ASAT, incluyendo el ingreso, circulación y estacionamiento de camiones, así como los controles, ordenamiento de uso de calzos, normas para conductores y condiciones de seguridad.

De los Ingresos de vehículos de carga:

Artículo 6 Los camiones que transporten cargas de exportación destinadas al Puerto de San Antonio, ingresarán al Antepuerto o Regulador a fin de efectuar sistémicamente su control documental y programar su descarga en los terminales portuarios del Puerto, para lo cual deberán hacer uso de la infraestructura e instalaciones con que cuenta el recinto, entre ellas:

- i) Garitas de control, vías de circulación, señalizaciones, calzos y sistema video vigilancia, para garantizar el orden y la seguridad, de los medios de transporte de carga que ingresen, circulen, permanecen y salen del Antepuerto.
- ii) Instalaciones de permanencia y servicios higiénicos para los conductores.
- iii) Todos los recursos humanos, para las actividades de control y supervisión de:
 - Ingreso, circulación y salida del recinto.
 - Orden al interior del recinto.
 - Respeto a las normas de higiene y seguridad.
- iv) El Antepuerto funcionará en continuidad operativa conforme a la programación de recepción de unidades en los Terminales (stacking).
- v) El personal encargado realizará los controles pertinentes de ingreso y salida, tales como:
 - Verificación del conductor del medio de transporte, identificado con enrolamiento previo, quién es el único que podrá ingresar, excepto en aquellos casos en que lo autorice el Supervisor del recinto por

causas debidamente justificadas.

- Registrar la patente del vehículo de transporte (camión, tracto camión y semirremolque o camión y remolque), a su ingreso y salida del recinto.
- Registrar la hora de ingreso (Free Flow) y salida (Stop and Go) del vehículo de transporte de carga.
- Enrolamiento de conductores que no estén registrados en sistema para su correcto control e ingreso a base de datos portuarios.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, para el ingreso de cualquier vehículo, maquinaria o equipo al ASAT, los mismos deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- Revisión técnica al día del camión y rampla portacontenedores.
- Patente del camión impresa a ambos lados de la cabina.
- Twistlock operativos y buenas condiciones que aseguren la fijación del contenedor al camión durante el traslado.
- Sistemas mecánicos e hidráulicos sin fugas de aceite. Por ejemplo: Neumáticos que cumplan con lo dispuesto en la Ley de Tránsito; es decir, sin banda de rodadura desgastada o que hayan perdido sus condiciones de adherencia al pavimento, ni con reparaciones que afectan la seguridad del tránsito.
- Libre emisión de contaminantes visible a través del tubo de escape.
- Cabinas del conductor selladas y herméticas.
- Los conductores deberán contar con su licencia de conducir al día y de la clase correspondiente.
- Es responsabilidad del Operador que contrata los servicios de transporte entregar toda la información correspondiente a las medidas de Seguridad, Prevención y Medio Ambiente dispuestas por la Empresa.

vi) Además, todo vehículo, maquinaria y camión de carga que se retire del Recinto de ASAT deberá pasar por el sistema de Stop and Go dispuesto en la garita de salida.

De los estacionamientos de los vehículos de carga

Artículo 7 El estacionamiento vehicular es una implementación operativa de un área que la Empresa presta a los camiones cargados con mercancías de exportación al puerto de San Antonio, que ingresan y permanecen en el Antepuerto. Este servicio se brinda a los vehículos de transporte de carga, sin responsabilidad alguna de EPSA sobre las mercancías que transportan.

El correcto estacionamiento dentro del recinto es de forma de plazas inclinadas respecto del carril (forma espina de pescado).

El servicio considera las actividades de control y supervisión, tales como:

1. Controlar el uso adecuado de los calzos por camión, cuya disponibilidad es para camiones.
2. Controlar que cada vehículo de transporte de carga se estacione adecuadamente, colocando apropiadamente cuñas para evitar el desplazamiento sin control de la máquina.
3. Mantener el ordenamiento y aseo del parqueadero.

Para la prestación de este servicio, EPSA dispondrá de los siguientes recursos:

- a) Provisión de la infraestructura para el estacionamiento de los vehículos de transporte de carga.
- b) Personal de vigilancia para el control de la seguridad en recinto del Antepuerto.
- c) Personal para la supervisión del orden y correcto uso de los calzos de estacionamiento y de las instalaciones del Antepuerto.
- d) Sistema Video Vigilancia y Sala de Control de Cámaras, para el control de los vehículos y su carga.
- e) Tótems para validación de información conforme para ingreso a terminales portuarios, pudiendo imprimir Boucher de presentación en Puerto
- f) Sistema de combate de incendio.
- g) Habilitación de espacios comunes incluyendo comedores, baños, duchas, food truck.
- h) Constante humectación y compactación del terreno para mejorar condiciones del entorno.

Del Uso de los elementos de protección personal

Artículo 8 Los conductores de los vehículos de transporte de carga que ingresen al Antepuerto deberán mantenerse siempre con sus elementos de protección personal, de acuerdo con las siguientes disposiciones.

- i) El operador de transporte de camiones que se presenten al ASAT estarán obligados a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores de conformidad a la legislación vigente, manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales.
- ii) El Operador de transporte deberán proporcionar a sus trabajadores, los elementos de protección personal adecuados al riesgo a cubrir y el adiestramiento necesario para su correcto empleo. Además, deberá mantener dichos elementos en perfecto estado de funcionamiento
- iii) Por su parte el trabajador deberá usarlos en forma permanente mientras se encuentre expuesto al riesgo. Será obligatorio a todos los trabajadores que ingresen a ASAT el uso de: chaleco reflectante.
- iv) Los Elementos de Protección Personal usados en los lugares de trabajo, sean éstos de procedencia nacional o extranjera, deberán cumplir con las normas y exigencias de calidad que rijan a tales artículos, según su naturaleza, de conformidad a lo establecido en el Decreto N° 18 de 1982 del Ministerio de Salud y demás normas aplicables.

De las Disposiciones de Tránsito

Artículo 9 Los conductores de los vehículos de transporte de carga que ingresen al Antepuerto deberán acatar las siguientes disposiciones:

- i) Está permitido el ingreso sólo al conductor con su camión.
- ii) Conducir respetando las señalizaciones internas, límites de velocidad y cualquier otra disposición que se establezca para la conducción segura de los vehículos.
- iii) Encender las luces bajas, cuando ingrese o salga del recinto.
- iv) Parquear sólo en áreas destinadas a tal fin, en la posición indicada y dentro de las líneas que enmarcan la respectiva celda o calzo.
- v) Velocidad máxima permitida en el recinto es de 20 Km/hr.
- vi) Dejar su vehículo debidamente cerrado y asegurado tanto puertas como

las ventanas. EPSA no se responsabiliza por pérdidas de cualquier documento u objetos, sustraído desde el interior de los vehículos de transporte de carga.

- vii) Evitar dejar elementos de valor dentro del vehículo.
- viii) Una vez que los conductores bajen de su camión, deberán dirigirse a las instalaciones seguras proporcionadas por EPSA transitando por las áreas establecidas para tránsito de personas.
- ix) Está estrictamente prohibido en el interior del recinto:
 - Ingresar, conducir y/o permanecer bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes.
 - Consumo de bebidas alcohólicas.
 - Transitar derramando el producto que transporta. (Para estos casos EPSA podrá prestar el servicio de contención de derrames según sea el caso, traspasando el costo al transportista)
 - Dejar tolvas, semirremolques o remolques sin tractos, o viceversa.
 - La salida del antepuerto de tractos sin tolvas, semirremolques o remolques.
 - Realizar cualquier tipo mantenimiento a los vehículos,
 - Botar o dejar residuos en el terminal (como por ejemplo neumáticos) que signifique problemas al medio ambiente, a la seguridad, operacional y/o visual o de cualquier otro tipo.
 - Manipular carga transportada.
 - Estacionar en las vías de acceso y tránsito vial.
 - Conducir sus vehículos marcha atrás, salvo para proceder a su estacionamiento o para mantener la libre circulación.
 - Preparar alimentos que requieran el uso de cocinillas o cualquier elemento de combustión.
 - Ingreso con acompañantes.
 - Usar audífonos al interior del recinto.
 - Conducir utilizando el teléfono móvil.
- x) EPSA no se responsabiliza por accidentes o daños que puedan sufrir los conductores y/o vehículos, mientras permanezcan o circulen al

interior del Antepuerto.

De las disposiciones generales

- i) Sólo se permite el ingreso de camiones al antepuerto, salvo autorización expresa que la administración haga para un vehículo menor (automóvil)
- ii) Se autorizará el ingreso a las oficinas administrativas del Antepuerto al personal de las empresas consignatarias de las mercancías y de las empresas de transporte, previa presentación de la acreditación correspondiente.
- iii) El personal de los Servicios Fiscalizadores, tales como; ADUANA, SAG, SNS, PDI y/o Carabineros, ingresarán con la identificación del servicio respectivo en caso de requerir hacerlo.
- iv) Todas las personas y vehículos de carga, autorizados para ingresar al Antepuerto, quedan sujetas al control y revisión, de cargo del personal de vigilancia de EPSA.
- v) Todo conductor y/o empresa de transporte será responsable de los daños que, por su responsabilidad, se causen a otros vehículos de transporte e instalaciones del Antepuerto. Los que deberán ser asumidos de manera directa o a través de los seguros con que cuenten.

De las Sanciones

Artículo 10 Las sanciones a choferes que ingresen y permanezcan en ASAT que no cumplan con la reglamentación interna estarán tipificadas como Leves, Graves y Gravísimas las cuales se detallan a continuación.

i) FALTAS LEVES

- Estacionar en lugares que indiquen prohibición
- Botar basura en las calles del recinto o en sus dependencias
- Realizar conductas que atenten contra las buenas costumbres
- Ingresar personas al interior de la cabina de su camión o menores de edad
- No señalizar al momento de realizar una maniobra de viraje
- Permanecer en un área no autorizada o restringida sin autorización
- Transgredir la señalética interna de ASAT
- Efectuar detenciones en zonas no autorizadas

ii) **FALTAS GRAVES**

- Poner en riesgo su integridad física al realizar actos inapropiados o temerarios
- No usar los elementos de protección personal solicitados al interior de ASAT
- No permanecer en zonas seguras establecidas o indicadas en dependencias de ASAT
- No cumplir con las instrucciones entregadas por personal para una operación segura y ordenada al interior de ASAT
- No respetar horarios de conducción y descanso
- Tener excesos de velocidad catalogados como graves en forma reiterada
- No respetar las normas de seguridad de la instalación
- Infringir las normas sobre el transporte de cargas dictadas por el ministerio de transporte y telecomunicaciones
- Agredir verbalmente a cualquier trabajador o colega al interior de ASAT
- Realizar cualquier maniobra que ponga en riesgo latente a las personas al interior de ASAT
- No dar cumplimiento a la Ley N°18.290 de tránsito y sus reglamentos correspondientes
- Realizar amenazas contra el personal y/o conductores
- Protagonizar accidentes (choques/colisiones) con responsabilidad
- Cometer acciones o faltas causando incidentes con alto potencial de daño a personas y/o equipo.

iii) **FALTAS GRAVISIMAS**

- Tener excesos de velocidad categorizados como gravísimos
- Entregar información falsa o adulterada
- Ingresar a dependencias del ASAT bajo la influencia del alcohol y/o drogas
- Consumir alcohol y/o drogas en dependencias de ASAT

- Agredir física o verbalmente a cualquier trabajador de ASAT o chofer dentro de las instalaciones.

	Tipo de infracción	CONSECUENCIAS		
		PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA
NIVEL DE GRAVEDAD	LEVE	Amonestación escrita al conductor y notificación al transportista	Bloqueo al conductor por 3 días	Bloqueo al conductor por 7 días
	GRAVE	Amonestación por escrito al conductor/Transportista y bloqueo por 3 días	Bloqueo al conductor por 15 días	Bloqueo al conductor por 30 días, continuidad condicionada al resultado de investigación
	GRAVISIMA	Amonestación por escrito al conductor/Transportista y bloqueo por 30 días	Bloqueo al conductor por 3 meses, continuidad condicionada al resultado de la investigación	Bloqueo Permanente y evaluación de continuidad

Tabla 1. Sanciones

De la Operación de Ingreso, Permanencia y Salida de vehículos de carga.

Artículo 11 INGRESO DE CAMIONES A ASAT

Para el ingreso de camiones a ASAT los transportistas deben tener presente las siguientes disposiciones de carácter obligatorio, las cuales aseguran el correcto ingreso al Antepuerto y el correcto ingreso al terminal de embarque del contenedor.

- i) El transportista haciendo uso de la aplicación WhatsApp (932019039) debe pre asignar su llegada al Antepuerto anticipadamente. En esta aplicación se le solicitarán los siguientes datos: Rut, Patente, Contenedor.

Con esta información previamente cargada en el sistema, una vez que el

camión físicamente ingrese al ASAT, a través del sistema Free Flow se validaran los datos anteriormente ingresados y verificará físicamente la información, la que se reportará sistémicamente al terminal de embarque del contenedor.

El terminal procesará la información y devolverá al sistema EPSA el dato Match, lo que significa que el contenedor encontró un stacking y una programación en el terminal asignado para la unidad.

- ii) El transportista a través de su coordinador de transporte o AGA debe con anticipación Agendar la llegada del camión con su correspondiente contenedor al terminal de embarque respectivo.

Con esta información previamente cargada en el sistema, una vez que el camión físicamente ingrese a ASAT, a través del sistema Free Flow se validarán los datos anteriormente ingresados y se cotejará físicamente dicha información, la que automáticamente se reportará sistémicamente al terminal de embarque del contenedor.

El terminal procesará la información y devolverá el dato Match, que implica que el contenedor encontró un stacking y una programación en el terminal asignado para la unidad. Lo anterior se realizará a través de las páginas Web disponibles de ambos terminales

Cumpliendo estos dos requisitos fundamentales, el camión podrá ingresar al ASAT y posteriormente al terminal de embarque del contenedor por vías exclusivas, minimizando sus tiempos dentro de la cadena logística de transporte en el Puerto de San Antonio.

Artículo 12 PERMANENCIA DE CAMIONES EN ASAT

Una vez ingresado el camión a una de las dos plataformas disponibles para el estacionamiento, el chofer deberá detener el motor y esperar que el personal de EPSA se ponga en contacto para indicarle las dos variables que se pueden dar al momento de su ingreso:

i) Contenedor Visado

Para este caso, sistémicamente se esperará la autorización de terminal para la bajada del camión a sus instalaciones.

Paralelamente en caso de que la unidad tenga su embarque por el terminal DPW, se realizará su inspección previa (pre Gate) en el ASAT, facilitando su ingreso al terminal, lo que permitirá disminuir una parada y utilizar el ingreso por pista exclusiva previo al ingreso al terminal

Para el caso de unidades que vayan a STI, el proceso en ASAT continuará sólo con la espera de la autorización de bajada del terminal.

ii) **Contenedor NO Visado**

En este caso, el chofer deberá contactarse con su AGA para que genere la visación en los sistemas y tendrá que esperar en las instalaciones de ASAT destinadas al descanso y espera de choferes (Casino, Baños, Duchas)

Artículo 13 SALIDA DE CAMIONES DE ASAT

Para la salida de camiones, el sistema ASAT informará que estén todos los requisitos del Contenedor/Camión con las respectivas validaciones, con lo cual personal de operaciones notificará telefónicamente al chofer para que ponga en marcha su camión y se dirija a la salida del Antepuerto.

El sistema disponible al efecto es Stop and Go, que lee la patente de salida y levanta la barrera de manera automática.

Una vez que el camión sale del Antepuerto con dirección al terminal de destino, antes de ingresar a los sectores portuarios deberá transitar bajo el pórtico "Optical Character Recognition" (OCR) ubicado en Avenida La Playa, que determina el día y hora de paso por este punto de control, otorgando una visualización certera de los tiempos de traslado y llegada a los terminales.

Para finalizar el proceso de captura de datos del camión con su correspondiente contenedor, también se utilizará el día/hora de Ingreso y salida del terminal de embarque de la unidad, proporcionado por éste.

Lo anterior permitirá completar la trazabilidad del camión, desde que ingreso al ASAT hasta su salida al terminal portuario, generando la estadística necesaria para la toma de decisiones operativas.

TÍTULO 2: SERVICIOS EN AREAS COMUNES

Del Servicio de Arrendamiento de Áreas a Terminales

Artículo 14 Servicio que consiste en permitir la ocupación de un área debidamente solicitada por un Terminal Portuario.

Artículo 15 La solicitud del servicio será realizada por cada terminal portuario por el período requerido en las oficinas de EPSA, quién podrá aprobar o rechazar la solicitud, reducir o ampliar las áreas asignadas y/o reducir el plazo solicitado, de acuerdo con la disponibilidad de áreas en el Nodo Logístico.

Artículo 16 La tarifa del presente servicio se identifica como “T-1005: Servicio Arriendo de Área a Terminales”, que corresponde al arrendamiento mensual del área, cobro unitario expresado en dólares por cada metro cuadrado mes.

Del Servicio de Parqueo Comercial

Artículo 17 Servicio consistente en la provisión de un slot en sector de estacionamiento para que un vehículo permanezca estacionado.

Artículo 18 Este servicio se prestará conforme a la demanda de uso del área y contempla la asignación de un slot dentro del sector de estacionamiento, actividades de control de acceso, control de permanencia y baños públicos.

Artículo 19 El servicio deberá ser solicitado por el conductor en el acceso del sector de estacionamiento al personal de operación dispuesto en dicho emplazamiento.

Artículo 20 Al ingresar al sector de estacionamiento se registrará en el sistema de información EPSA, correspondiente la fecha y hora de ingreso, incluyendo el número de la patente y RUT del conductor.

Antes de retirarse del sector, el chofer deberá acercarse a la oficina de recaudación donde se calculará su tiempo de permanencia. Una vez pagado el servicio el vehículo tendrá quince minutos para abandonar las instalaciones presentando su número de RUT en el control de salida, tras el cual se generará un nuevo período de cobro, en el evento de no haberse retirado.

Artículo 21 La tarifa del presente servicio en modalidad eventual corresponde a la tarifa "T-1002: Servicio de Estacionamiento Comercial".

El presente servicio será de cargo del Conductor solicitante, pudiendo ser facturado por EPSA o por el Operador contratado por ésta.

La tarifa del presente servicio en modalidad mensual corresponde a la tarifa T-1006 “Servicio de Arriendo de Slot para Permanencia camión modalidad mensual”.

Artículo 22 Los vehículos de transporte que se acojan a las tarifas T-914 y T-921 formarán parte del sistema de enrolamiento de EPSA, y solo podrán incorporarse aquellos que cuenten con su documentación reglamentaria vigente de acuerdo a la ley de tránsito N°18.290 y sus modificaciones.

Artículo 23 La Tarifa considera un área asignada denominada slot, unidad de medida que corresponde a la de un camión estándar. En particular para la Tarifa T-921 el servicio será de pago mensual adelantado. La solicitud del servicio se realizará a través de un coordinador del servicio, quien será el responsable de presentar la documentación de los vehículos a enrolar.

De Los Servicios Complementarios.

Artículo 24 Servicio de Arriendo de Oficinas: El servicio consiste en la provisión de módulos oficina a los Usuarios cuya solicitud sea autorizada por EPSA para el desarrollo de labores administrativas.

La tarifa del presente servicio se identifica como T-916 “Arriendo de Oficina”. Esta tarifa corresponde al cobro unitario, expresado en unidades de fomento, por metro cuadrado mes de superficie bruta utilizada.

Artículo 25 Servicio de Arriendo de Área para módulo transportable: El servicio consiste en otorgar un área para la instalación de módulos transportables a los Usuarios autorizados por EPSA para el desarrollo de labores administrativas.

La tarifa del servicio se identifica como T-917 “Arriendo de Área para módulo transportable en Zona Depósitos”. Esta tarifa corresponde al cobro unitario, expresado en dólares por metro cuadrado de superficie bruta utilizada.

Artículo 26 Servicio de Duchas: El servicio consiste en la provisión de servicios de duchas para los Usuarios.

La tarifa del servicio se identifica como T-918 “Servicio de Duchas” y corresponde al cobro unitario, expresado en pesos por persona.

Artículo 27 Energía Eléctrica: Este servicio consiste en el suministro de energía eléctrica, de existir disponibilidad, para instalaciones de los usuarios, en el punto de empalme de éstas.

La tarifa del servicio se identifica como T-919 “Energía Eléctrica” y corresponde al cobro unitario, expresado en pesos por kilowatt-hora- mes.

Artículo 28 Agua Potable: Este servicio consiste en el suministro de agua potable, de existir disponibilidad, para instalaciones de usuarios, en el punto de empalme de éstas.

La tarifa del servicio se identifica como T-920 “Agua Potable” y corresponde al cobro unitario, expresado en pesos por metro cúbico mensual.

Artículo 29 Servicio Acopio de Carga: Este servicio consiste en la provisión de áreas para el depósito de carga masiva, en los lugares que EPSA designe, otorgada al dueño de la carga o su representante, o al transportador o su representante, un determinado espacio en sus recintos para el acopio temporal de la carga, el cual será provisto bajo los conceptos de área y tiempo de ocupación.

La Empresa no tiene responsabilidad alguna sobre la custodia y conservación de la carga, limitándose la participación de EPSA sólo a la provisión de las áreas necesarias para el depósito de la carga.

La tarifa del servicio se identifica como T-922 “Acopio de Carga”, que corresponde al cobro unitario, expresado en dólares, por metro cuadrado de superficie provista, en función de la cantidad de tiempo programado.

De la Administración de los Servicios

Artículo 30 Los usuarios deberán dar cumplimiento a las normas de seguridad, tales como el uso obligatorio de calzado y casco de seguridad y chaleco reflectante. Las personas que no cumplan las normas de seguridad no podrán ingresar a las explanadas de estacionamiento.

Artículo 31 La administración y control de los servicios será responsabilidad de EPSA, para lo cual se implementará un Sistema de Gestión de Estacionamiento que permitirá controlar la permanencia de vehículos que retiran cargas de Importación y Usuarios generales.

Artículo 32 Los Usuarios serán responsables de todo daño, lesión o accidente causado por sus maniobras o mala utilización de las dependencias o a los bienes de EPSA o que estén bajo su custodia.

Artículo 33 Al acceder los vehículos a los recintos de EPSA, se considerará que existe pleno conocimiento de las reglas que se establecen para la actividad de los servicios indicados.

Artículo 34 El conductor deberá respetar en todo momento las normas de seguridad de las instalaciones, debiendo respetar la velocidad, orden de los estacionamientos y mantener la limpieza del lugar. El consumo de alimentos queda restringido según lo establezcan las normas sanitarias.

Artículo 35 La Empresa dispondrá un Sistema de Información para que Agentes de Aduana, Exportadores y Empresas de Transportes accedan a información de la carga y los servicios aplicados. El uso del sistema será de carácter obligatorio y requerirá la generación de las claves correspondientes.

Artículo 36 Para la ejecución de trabajos al interior de las áreas en que la Empresa presta servicios, los ocupantes o requirentes deberán presentar un procedimiento de trabajo seguro en el cual deberán declarar los trabajos que ejecutarán y quienes serán los responsables de la operación.

CAPÍTULO III: SERVICIOS DE ATENCIÓN A LA NAVE

TÍTULO 1: PROGRAMACIÓN DE NAVES

Artículo 37 La empresa controlará y regulará el ingreso de las Naves y Artefactos Navales al Puerto. Además, realizará, coordinará y fiscalizará la Programación de Entrada y Salida de Naves al Puerto y la asignación de recursos de las áreas comunes, lo que se efectuará cumpliendo las disposiciones e instrucciones que establezcan las autoridades competentes.

Artículo 38 Podrán ingresar al Puerto todas aquellas Naves cuyos agentes hayan solicitado el Servicio de Uso de Puerto, cuenten con sitio de atraque programado en alguno de los Frentes de Atraque y cumplan con los requisitos establecidos en el presente Reglamento y Manual de los Servicios de los Terminales Concesionados respectivos.

Artículo 39 La vigencia de la Solicitud de Uso de Puerto en los sistemas de la Empresa no podrá ser superior a veinticuatro meses desde su creación.

Artículo 40 La Programación de Entrada y Salida de Naves se realizará de manera tal que las Naves puedan, en lo posible, cumplir con el Programa de Atraque de Naves de su respectivo Frente, siguiendo la secuencia de fechas y horas programadas de atraque y zarpe del Programa de Atraque de Naves de cada Frente.

Sin perjuicio de lo anterior, la entrada y salida de Naves hospital tendrá preferencia respecto de cualquier otra Nave. Asimismo, conforme indica el artículo 42 letra e) del RUFA, la programación del atraque de naves en el puerto podrá ser alterada por razones de defensa nacional o seguridad, decretadas por la autoridad competente.

Artículo 41 En el evento que la Autoridad Marítima decrete restricciones operativas en uno o más sitios de atraque del puerto, cada Terminal no podrá sobrepasar el número y orden de maniobras asignadas en la planificación, salvo excepciones calificadas.

Artículo 42 Si se verifica que dos o más naves solicitan la misma fecha y hora de atraque o desatraque, la Programación se resolverá aplicando los siguientes criterios:

- i) Si se trata de naves que atracan y de naves que desatracan, primero se programarán las entradas y luego las salidas.

- ii) Si se trata solo de naves que atracan y en todos los casos se tiene previsto dar inicio inmediato a las faenas de embarque o desembarque, ingresará primero la nave que registre la Fecha y Hora de Recalada más temprana.
- iii) Si se trata sólo de naves que atracan, en circunstancias que ninguna de ellas dará inicio inmediato a las faenas de embarque o desembarque, ingresará primero aquella nave que tenga programada más pronto dicha faena.
- iv) Si se trata solo de naves que desatraacan, saldrá primero la nave cuyo sitio esté programado para el atraque de otra nave.
- v) Si se trata de naves que desatraacan y en todos los sitios está programada una nueva nave, saldrá primero aquella a cuyo sitio se encuentre programada la nave que registre la fecha y hora de recalada más temprana.
- vi) Si se trata de naves que desatraacan y en todos los casos el sitio no está programado, saldrá primero la nave que registre la fecha y hora más temprana de Autorización de Despacho.

En los casos no contemplados en el presente artículo, la Empresa Portuaria resolverá procurando reducir los tiempos de espera y maniobras del conjunto de las naves en el Puerto. Dicha justificación deberá constar en el Acta de Coordinación Definitiva.

Artículo 43 La Programación otorgará prioridad a la maniobra de entrada o salida de las naves que, por razones de seguridad u operativas, lo requieran, incluyendo el cumplimiento de las Normas para la Operación de Naves Mercantes en los diferentes sitios del Puerto de San Antonio, dictadas por la Autoridad Marítima.

Artículo 44 Las Agencias de Naves están obligadas a mantener actualizadas las E.T.A. de las Naves, a más tardar las 09:30 horas del día respectivo, con el objeto de que los terminales puedan asignar las naves correctamente en la planilla oficial diaria de las 10:00 horas.

Artículo 45 La Autoridad Marítima determinará el orden de salida cuando por razones de defensa nacional o seguridad, las Naves deban abandonar los sitios de atraque. Una vez que terminen las causas que motivaron su salida, las Naves entraran en el mismo orden y conforme a las instrucciones que dicha Autoridad determine. La entrada de estas Naves tendrá prioridad respecto de otras naves.

Del Procesamiento de las Solicitudes de Servicio

Artículo 46 La Empresa realizará la programación del atraque de naves sólo respecto de las solicitudes recibidas que cumplan los siguientes requisitos:

- i) Que contengan la totalidad de la información solicitada en el presente reglamento.
- ii) Que hayan sido recibidas con un mínimo de setenta y dos horas de antelación a la fecha y hora de atraque requerida.

La programación de naves tendrá por objeto asignar a cada nave que cumpla los requisitos establecidos en el inciso anterior, el período de utilización más próximo a su fecha y hora de atraque requerida con el objeto de permitirle embarcar y desembarcar sus cargas, en la forma señalada por la Empresa, considerando las reglas de prioridad de atraque establecidas.

De la Reunión de Programación de Atraque de Naves

Artículo 47 La Reunión de Programación de Atraque de Naves se realizará en las dependencias de la Empresa, de lunes a sábado, a las 10:00 horas, con excepción de los feriados legales.

Se confeccionará un acta de lo tratado en cada reunión. Los participantes tendrán la opción de incorporar en el acta del día sus observaciones del acta de la reunión anterior.

Esta reunión será organizada y guiada por un representante de la Empresa y en ella podrán participar:

- i) Los agentes de naves o sus representantes. Para efectos de las decisiones finales de la programación de los atraques y aceptación de las mismas, el encargado deberá entenderse exclusivamente con ellos.
- ii) El capitán de puerto o el práctico de bahía, en su condición de asesor en materias técnicas de carácter naviero y marítimo.
- iii) La Cámara Marítima y Portuaria de Chile y la Asociación Nacional de Agentes de Naves, como representantes gremiales de los agentes de naves.
- iv) Un representante de cada operador de terminales especializados. La participación de empresas de muellaje u otras entidades requerirá obligatoriamente la invitación del encargado.

Artículo 48 En la Reunión de Programación de Atraque de Naves, el

representante de la Empresa presentará a los agentes de naves un programa de atraque de naves, elaborado por los terminales concesionados. En el evento que durante el transcurso de la reunión se den a conocer cambios de los antecedentes presentados en las solicitudes, el encargado de la Planificación de las Operaciones podrá introducir variaciones en la programación, ateniéndose a la normativa indicada en los artículos señalados en el inciso anterior.

Asimismo, durante la reunión se podrá presentar propuestas de modificaciones al programa de atraque de naves, tanto por los agentes que tengan naves involucradas en el resultado de la programación, como por el propio representante de la Empresa. Las modificaciones incorporadas deberán ser acordadas en forma unánime por los referidos agentes de naves.

Artículo 49 En el evento que, del proceso descrito en el artículo anterior, en el programa de atraque de naves resultaren períodos disponibles en el sitio de atraque, éstos podrán ser asignados, condicionalmente, a otras naves cuyos agentes lo soliciten, entendiéndose que al término del período asignado tales naves deberán hacer abandono del sitio respectivo.

Una vez aceptada la asignación de la nave con atraque condicionado por el agente respectivo, se dejará constancia de ello en el acta de la reunión.

De la reunión resultará un programa de atraque de naves que deberá considerar, a lo menos, los cinco días siguientes a su celebración.

La asignación del sitio y la programación de los atraques para las siguientes veinticuatro horas serán consideradas definitivas, debiendo las naves hacer uso del sitio en la hora programada.

La programación establecida para los cuatro días posteriores a dicho período se cumplirá en la medida que se mantengan las condiciones previstas.

Artículo 50 La norma de asignación de sitio de atraque podrá ser alterado en los siguientes casos:

- i) Cuando se trate de naves hospital o de pasajeros, calificadas como tales por la autoridad competente, las que tendrán preferencia. La primera preferencia la tendrá aquella nave reconocida como nave hospital y luego aquella reconocida como nave de pasajeros. Si existen naves de transporte combinado, es decir, carga y pasajeros, siempre que estos últimos sean cien o más personas, tendrán prioridad sobre las naves de

carga.

- ii) Por razones de defensa nacional, calificadas por la autoridad competente.

TÍTULO 2: SERVICIO DE USO DE PUERTO

De la Identificación del Servicio

Artículo 51 El servicio consiste en la provisión de obras de defensa, aguas abrigadas e instalaciones de apoyo a la navegación, otorgada a los armadores o sus representantes, para que las naves puedan realizar maniobras y operaciones marítimas, como asimismo el uso de instalaciones en áreas comunes del recinto portuario.

Artículo 52 El servicio se presta a todas las naves y artefactos navales, con excepción de las naves menores y las goletas pesqueras, que ingresan a la poza de abrigo del puerto y se devenga al momento de amarrar la primera espía en alguno de los sitios del puerto. No se devengará un nuevo cobro respecto de las naves que cambien de sitio de atraque, sin salir del límite marítimo del recinto portuario; o que salgan a la gira y reingresen sin registrar una nueva recalada y que mantengan el mismo número de manifiesto; o que por decisión de la autoridad competente deban abandonar el puerto y registrar una nueva recalada, manteniendo el número de manifiesto.

De la Solicitud del Servicio

Artículo 53 La solicitud del servicio de las naves que requieran atracar a sitios de atraque explotados por la Empresa deberá ser presentada por el agente de naves respecto de aquellas de su representación.

Tratándose de naves que requieran atracar a sitios de atraque explotados por el titular de una sociedad concesionaria, el agente de naves deberá notificar su ETA a la Empresa.

Artículo 54 Las solicitudes y sus correspondientes modificaciones se podrán realizar durante todo el día, a través de la página web de la Empresa. En su defecto, podrán realizarse a través de presentación escrita o personalmente de lunes a viernes, de 08:00 a 17:30 horas y sábados de 08:30 a 11:00 horas, en el área encargada de la atención de naves, donde serán registradas.

Artículo 55 Al presentar la solicitud, y como requisito para que ésta sea cursada, la agencia de naves deberá informar:

- i) Nombre y registro internacional de la nave y su tonelaje de registro grueso.
- ii) ETA de la nave.
- iii) El terminal en que será atendida la nave.
- iv) Información de la carga.

Del Desistimiento de la Solicitud de Servicio y las Actualizaciones

Artículo 56 El agente de naves deberá mantener actualizada la información de la nave para la cual se solicita servicio. En el caso de desistirse de la solicitud del servicio de Uso de Puerto, deberá hacerlo con la mayor prontitud que le sea posible, en la forma y condiciones señaladas en el presente reglamento.

Del Procesamiento de las Solicitudes de Servicio

Artículo 57 Las solicitudes de servicio serán procesadas en la Reunión de Coordinación, establecida en el Reglamento de Coordinación del Puerto, en la cual se programará el orden de entrada y salida de las naves, de manera que puedan ser atendidas de acuerdo con la programación de atraque de naves que se establezca para cada frente de atraque.

De las Normas de Prestación del Servicio

De la Tarifa

Artículo 58 La tarifa del presente servicio se identifica como: T-200 Tarifa de Uso de Puerto: Esta tarifa consiste en el cobro unitario, expresado en dólares, por tonelada de registro grueso de la nave (TRG), las que serán de cargo de los armadores o de sus agentes de naves representantes.

TÍTULO 3: SERVICIOS A LAS NAVES MENORES O ESPECIALES.

Artículo 59 Este servicio consiste en la provisión de infraestructura y accesorios necesarios para el atraque de las naves menores o especiales en el Muelle José Aldunate Jasmén. Se otorga a los propietarios de las naves o sus representantes.

El servicio se presta a todas las naves menores que atraquen y se

amarren a los sitios de atraque explotados por la Empresa.

De la solicitud

Artículo 60 Al presentar la solicitud, el dueño de la nave o su representante deberá informar:

- i) El nombre de la nave.
- ii) El número de matrícula de la nave registrada ante la Autoridad Marítima.
- iii) El período por el cual se solicita el servicio; y
- iv) La indicación de la empresa a la que se facturará el servicio.

De la Tarifa

Artículo 61 La tarifa del presente servicio se identifica como: T-926 Atraque de Nave Menor. Consiste en un cobro unitario por nave y por día, o fracción de día, de estadía.

Las tarifas del presente servicio serán de cargo del dueño de la embarcación.

CAPÍTULO IV: FACTURACIÓN Y GARANTÍAS

Artículo 62 Todos los servicios que preste la Empresa deberán ser remunerados según las tarifas vigentes, aún cuando sea a favor del Fisco, Municipalidades u otros organismos de la Administración del Estado.

Artículo 63 Todo convenio, contrato o acuerdo que importe la prestación de servicios de la Empresa que deba ser pagado parcial o totalmente por el Fisco, deberá contar con la autorización previa del Ministerio de Hacienda.

Artículo 64 Los servicios que presta la Empresa están expresados en dólares, los que serán facturados en moneda nacional al tipo de cambio observado al día de facturación. Se exceptúan de esta definición aquellos servicios que se mencionen expresamente en otra moneda.

Respecto de los servicios por TUP, estos serán facturados al tipo de cambio del dólar observado del día de atraque de la nave.

El tipo de cambio observado del dólar es el que el Banco Central de Chile establece diariamente, de acuerdo al N°6 del Capítulo I del Título I del Compendio de Normas de Cambios Internacionales, y que es publicado en el Diario Oficial.

En el evento que se solicite servicios por cuenta de terceros, estos serán facturados directamente al nombre y RUT del mandante, identificándose en el detalle de la factura el nombre y RUT del mandatario.

Artículo 65 La facturación mínima será el equivalente a cinco dólares.

Este límite no regirá para boletas de compra y venta ni para notas de débito o crédito.

Artículo 66 Las facturas emitidas por los servicios prestados por la Empresa deberán ser pagadas al contado o vía transferencia.

Sin perjuicio de lo anterior, a los clientes que mantengan garantías vigentes con la Empresa, les será otorgado un plazo de pago de treinta días corridos, contados desde la fecha de emisión de la factura. Superado este plazo, la factura se considerará impaga.

Artículo 67 El monto de las facturas pagadas fuera de plazo devengará interés corriente por los primeros treinta días. Pasado este plazo se aplicará el interés máximo convencional para operaciones no reajustables, establecido por la ley N° 18.010, por todo el período.

Artículo 68 Todo cliente que no pague los servicios al contado deberá mantener garantías vigentes que cubran la totalidad del monto adeudado.

El valor de la garantía a solicitar será calculado en función del

promedio anual de facturación del cliente, incluyendo si corresponde, al o los terceros amparados en dicho instrumento.

Periódicamente la Empresa realizará la revisión de las garantías vigentes, con el objeto de evaluar la cobertura de éstas respecto de los montos facturados los últimos 6 meses. En caso de que el monto de la garantía no sea suficiente, la Empresa notificará al cliente mediante correo electrónico, el nuevo valor calculado, debiendo presentar una nueva boleta o una boleta complementaria en el plazo de 10 días hábiles, contados desde la fecha de notificación.

Si se trata de una nueva boleta, está tendrá una vigencia mínima de 1 año. Si se trata de una boleta complementaria, está deberá tener una vigencia igual o superior a la boleta que se mantiene vigente como garantía.

Artículo 69 Sólo serán aceptadas como garantías las boletas bancarias emitidas por un banco nacional pagaderas a su sola presentación, tomadas a favor de Empresa Portuaria San Antonio.

La Empresa considerará válidamente constituidas las garantías otorgadas por terceros.

Las garantías constituidas deberán incluir dentro de su cobertura todos los servicios solicitados por quien las otorga, ya sea directamente o actuando por cuenta de terceros.

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

Artículo 70 Los clientes nuevos que soliciten servicios o aquellos que no presenten facturación constante dentro del año, deberán convenir con la Empresa el monto de la garantía, para cuya constitución se considerará el monto estimado de mayor facturación mensual de los servicios que serán solicitados.

Artículo 71 El monto mínimo para garantizar a cualquier cliente será de US\$1.000, en su equivalente en pesos al momento de entregar la boleta bancaria, salvo en situaciones que la Empresa califique como excepcionales, en las cuales, si lo considera procedente, podrá exigir garantías de menor valor

Artículo 72 Toda garantía que supere el valor del monto mínimo establecido en el artículo anterior podrá ser entregada en forma fraccionada, es decir, cada boleta bancaria no puede ser menor al veinte por ciento del total de la garantía.

Artículo 73 Toda garantía deberá ser renovada, a lo menos, diez días hábiles antes de la fecha de vencimiento. En caso de no haberse renovado en dicho plazo, la Empresa hará efectiva la(s) garantía(s) para cubrir la totalidad de la facturación impaga, cinco días hábiles antes de la fecha de vencimiento. De forma inmediata, pierde la condición de crédito y deberá operar bajo la condición contado, lo que significa que debe pagar la factura emitida antes de hacer uso de puerto

Artículo 74 La Empresa suspenderá los servicios en los siguientes casos:

- i) Cuando un Agente de Nave solicite un servicio por cuenta de terceros y dicho servicio no esté contemplado en su garantía.
- ii) No pago de facturas dentro de treinta días contados desde la fecha de su emisión. En este caso, la Empresa podrá hacer efectiva la(s) garantía(s) que cubran el monto total de las facturas adeudadas.
- iii) No presentación de las garantías complementarias solicitadas por Empresa Portuaria San Antonio

Sin desmedro de lo anterior, toda suspensión de servicios y cobro de garantía será notificado al cliente vía correo electrónico.

Artículo 75 Los clientes a quienes se hubiera suspendido la prestación de los servicios sólo podrán solicitar su reanudación una vez pagada la deuda y en el caso de las garantías complementarias, cuando sean recibidas y aprobadas por Empresa Portuaria San Antonio. La Empresa podrá disponer que la garantía que deban constituir sea equivalente al duplo del último monto total de la garantía que mantenían antes de la suspensión de los servicios; o por el monto que determine la Empresa, en el caso de clientes que no contaban con garantía al momento de la suspensión.

Artículo 76 El pago de las facturas deberá ser directamente a las cuentas corrientes de los Bancos informados por la Empresa.

CAPÍTULO V: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 77 Toda persona natural o jurídica será responsable de los daños que por su causa o por la de sus agentes o dependientes, se produzcan a personas, sitio de atraque y sus accesorios, incluido el fondo marino, a explanadas, instalaciones o equipos de la Empresa, o a los bienes o mercancías depositadas bajo la responsabilidad de ella en sus recintos.

Artículo 78 Para caucionar los daños que se produzcan, la Empresa exigirá a quienes operen dentro de los recintos explotados por ella, la presentación de una póliza de seguro por responsabilidad civil, sin liquidador, tomada a favor de Empresa Portuaria San Antonio, que deberá mantenerse vigente, con la siguiente cobertura:

- i) A los agentes de Naves y empresas de muellaje. 1.600 U.F.
- ii) A las empresas de servicio de arrendamiento de 1.000 U.F. equipos y otros que la Empresa determine.

Lo anterior es exigible aun para aquellas empresas que no soliciten servicios a la Empresa y que operen o cumplan funciones dentro del puerto.

Artículo 79 Las sugerencias o presentaciones que efectúen los clientes en relación con el presente reglamento o su aplicación, se podrán realizar en el canal de denuncias dispuesto en el portal www.puertosanantonio.com, o por medio de cartas físicas entregadas en la oficina de recepción, en dependencias de la Empresa, de lunes a jueves de 09:00 a 17:00 horas y viernes, de 09:00 a 12:00 horas.

El contenido de la presentación debe explicar los motivos y fundamentos de su reclamo, adjuntando copia de las facturas correspondientes y de otros antecedentes en que se sustenta el reclamo. En caso de que la factura se encuentre impaga, el interesado deberá presentar el original de la misma.

Si el reclamo presentado dice relación con anulación de factura producto de falta de información por parte del interesado o por la entrega de datos erróneos de su parte, la Empresa accederá a lo solicitado y aplicará la tarifa del Servicio de Refacturación, definido en el Capítulo V del presente reglamento.

Asimismo, si se rechazare el reclamo presentado por el interesado, cuya factura no haya sido pagada, continuará vigente la fecha original de vencimiento de las facturas.

En caso de que el cliente haya pagado la factura, tiene un plazo

máximo de seis meses para efectuar reclamos.

Artículo 80 El gerente general podrá rebajar hasta en un 95% la Tarifa de Uso de Puerto a las naves no comerciales, entendiéndose por tales aquellas que tengan carácter científico, que transporten ayuda humanitaria, estén habilitadas como nave hospital, que pertenezcan a la Armada de Chile, o sean armadas por organizaciones internacionales de carácter laboral o cultural que se relacionen con actividades portuarias.

ANEXOS

**ANEXO 1: DE LAS TARIFAS USO DE PUERTO Y SERVICIOS
COMPLEMENTARIOS.**

TARIFAS DE USO DE PUERTO (T-200)

Nomenclatura

Precio US\$

Naves Comercio Internacional.

US\$ 0,625 por T.R.G.

Naves de Cabotaje, Científicas, Pasajeros y Armada.

US\$ 0,297 por T.R.G.

Tabla 1. Tarifas de los Servicios Complementarios

Estructura Tarifas.

N°	SERVICIOS	VALOR	U. M.
----	-----------	-------	-------

1) SERVICIOS A LAS NAVES MENORES			
T-926	Atraque de Naves Menores	6,07	US\$/ Día Nave
2)SERVICIOS DE SUMINISTROS			
T-914	Suministro de Energía Eléctrica	Consumo	\$/Kilowatt Hora más recargo 12%
3) OTROS SERVICIOS			
T-921	Permanencia de Módulos Transportables	12	US\$/m2
T-923	Refacturación	10	US\$/Factura
4) SERVICIOS BÁSICOS			
T-1005	Servicio de Arriendo de Área a Terminales	2.5	US\$/m ²
T-1002	Servicio de Estacionamiento	2.000	\$/ Hora IVA incluido
	Tarifa máxima diaria	8.000	\$/día IVA incluido
T-915	Servicio de Arriendo de Área en Zona	1.5	US\$/m2
T-1006	Servicio de Arriendo de Slot para Permanencia	40.000	\$/slot mes
T-916	Arriendo de Oficinas en ZT	0,75	UF/m ²
T-917	Arriendo de área para modulo transportable en ZD	10	US\$m ² /MES
T-918	Servicio de Duchas ZD y ZT	500	\$/Persona IVA Incluido
T-919	Tarifa de Energía Eléctrica	Valor base más	\$/Kwh.

T-920	Tarifa de Agua Potable	Valor base más	\$/m ³
T-922	Acopio de Carga	1,35	USD\$/m ² /mes

Todas las Tarifas son Netas, salvo las T-914 y T-918 y T-921 que incluyen IVA.

ANEXO 2: DEFINICIONES Y SIGLAS

Para los efectos de este reglamento, se entenderá por:

Agente de Aduana: servidor público, autorizado por el Servicio Nacional de Aduanas para tramitar declaraciones aduaneras de importación, exportación u otras destinaciones aduaneras y para ejercer el despacho de mercancías desde los recintos de depósitos aduaneros, en representación de los consignatarios o dueños de las mercancías.

Agente de Naves: es la persona, natura o jurídica chilena, que actúa, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación.

Agente Transitario: es el agente u operador de carga, a quien le cabe la participación en la desconsolidación de contenedores con B/Ls o conocimientos de embarque de distintos consignatarios.

Áreas Comunes o Bienes Comunes: son las obras de infraestructura que

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

Armador: es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.

Artefacto Naval: es todo artefacto que no estando construido para navegar, cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares.

AR: Es aquella persona jurídica o natural, o sus dependientes, que prestan servicios o que representan al armador, al Consignatario de la carga o al dueño de la carga ante EPSA y ante los organismos fiscalizadores del Estado que correspondan, en todas las gestiones, operaciones, trámites y actuaciones de aquéllos al interior del recinto portuario y en los recintos periféricos. Es un Agente Responsable, entre otros, el Agente de Aduanas, la empresa de transportes, el Agente de Naves, la empresa de muellaje, el Concesionario de Frente de Atraque u otro concesionario de otra especie.

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

AGA: Agencia de **Aduana.** **AR:** Agentes Responsable.

ANTEPUERTO: Regulador de frecuencia de camiones Full de Exportación

Atributo de Autorización Ingreso al Terminal: Proceso mediante el cual la carga contenerizada recibe la aceptación para el ingreso al Terminal Portuario.

Autoridad Marítima: El Gobernador Marítimo y el Capitán de Puerto.

Capitán: es el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en el "Código de Comercio" y demás normas pertinentes.

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

Declaración de Destinación Aduanera: es el documento oficial, autorizado por el Servicio Nacional de Aduanas, que ampara una operación aduanera de importación, exportación u otra destinación.

DPW: DP World San Antonio S.A.

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

DUS: Documento Único de Salida.

EPSA: Empresa Portuaria San Antonio.

Embarcador o Cargador: es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un transportador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al transportador, en virtud del contrato de transporte marítimo.

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

Enrolamiento: Proceso mediante el cual la Empresa Portuaria empadronará a los vehículos de transporte y Conductores que ingresan al Nodo Logístico y que estarán sometidos a la aplicación de servicios de estacionamiento. Los empadronados acreditarán a sus conductores y vehículos, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Tránsito N°18.290 de 1984 por medio de la documentación que acredite sus vigencias.

Estación de Prácticos: es la oficina técnica de la Autoridad Marítima en la cual las agencias de naves registran las recaladas de las naves de su representación.

ETA (*Estimated Time Of Arrival*): es la declaración del Agente de Naves presentada a la Empresa, respecto de la fecha y hora esperada de arribo de una nave anunciada al puerto.

ETB (*Estimative Time of Berthing*): es la declaración del Agente de Naves presentada a la Empresa, respecto de la fecha y hora de atraque requerida.

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

Exportación: Es la salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior y lo definido en la Ordenanza General de Aduanas.

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

Forwarder: Es el agente u operador de carga, signado por el Servicio Nacional de

Aduanas como Agente Transitario, a quien le cabe la participación en la desconsolidación de contenedores con B/Ls o conocimientos de embarque de distintos consignatarios.

FREE FLOW: Libre Acceso

Importación: La introducción legal de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país y lo definido en la Ordenanza General de Aduanas.

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

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

Naves Especiales: las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos o de recreo.

Naves Menores: son todas aquellas cuyo arqueado bruto es menor a cien.

Nodo Logístico: Zona de parqueo y paso de camiones para líneas logísticas de No Visados, Importaciones y parqueo comercial. Al interior del Nodo Logístico se define un área denominada Plisa III donde se prestarán servicios de parqueo comercial.

Operador del Nodo Logístico: Empresa que contratada por EPSA administra, gestiona y controla el funcionamiento del Nodo Logístico.

Personal de Operaciones: Personal encargado de gestionar el correcto funcionamiento de los servicios otorgados por la Empresa en Áreas del Nodo Logístico.

Personal SSOMA: Personal dedicado al cuidado y al cumplimiento de las normativas en materia de seguridad laboral, salud y medio ambiente. quien velara por el correcto uso de las áreas y de las tareas que se en esta se ejecuten.

PANUL: Puerto Panul S.A.

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

PLISA: Plataforma Logística Internacional San Antonio.

Recalada: es la fecha y hora de llegada de una nave al puerto, registrada en la

Estación de Prácticos de la Autoridad Marítima.

Registro Internacional de la Nave: es el número de inscripción de la nave de la

RUFA: Reglamento de Uso de Frentes de Atraque, que contiene las regulaciones establecidas por EPSA, en cumplimiento de la Ley 19.542 de 1997 que moderniza el Sector Portuario Estatal.

SAG: Servicio Agrícola y Ganadero.

SAN: Sistema Información Apoyo Nodo Logístico

Servicios Básicos: Corresponde a los servicios de estacionamiento para vehículos que transportan cargas de Exportación e

Importación, regulados en el Capítulo II de este Reglamento

Servicio Casino: Corresponde a la infraestructura e instalaciones para desarrollar el servicio de alimentación en el Nodo Logístico.

Servicios Complementarios: Son los Servicios Básicos adicionales, útiles y necesarios que se prestan obligatoriamente por la Empresa en el Nodo Logístico para que ésta opere eficientemente. Dentro de estos se encuentran los servicios de casino, arriendo de oficinas, servicios de baños, estacionamientos públicos, entre otros.

Servicios Especiales: Son todos aquellos otros servicios que pueden ser prestados en el Nodo Logístico, previa autorización de EPSA.

Sistemas de Información de Terminales Portuarios (SITP): Son los sistemas informáticos provistos por los terminales portuarios para administrar y controlar el ingreso de vehículos y carga a sus áreas de responsabilidad.

Sistema de Apoyo a la operación del Nodo Logístico: Es el sistema informático provisto por la Empresa el cual permite administrar y controlar los estacionamientos públicos y privados en el Nodo Logístico.

SNA: Servicio Nacional de Aduanas.

Slot: Espacio para estacionar un vehículo menor o del tipo camión con carga o vacío en el Nodo Logístico, para que realice una actividad, propia de la Operación de la Línea Logística u otra aprobada por EPSA.

STI: San Antonio Terminal Internacional S.A..

STOP AND GO: Detenerse y Continuar

SSOMA: Seguridad, Salud Ocupacional y Medio **Seguridad y Vigilancia Física:** Corresponden a los recursos dispuestos para brindar seguridad y vigilancia física

a las instalaciones al resguardo de EPSA ejerciendo control de los recurrentes a las instalaciones de EPSA.

Terminales o Terminales Portuarios: Corresponde a los terminales concesionados en el Puerto de San Antonio.

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

Transportador: es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador o embarcador.

T.R.G (Tonelaje de Registro Grueso): es el antecedente referido a la capacidad, señalado en el "Lloyd's Register of Shipping", que indica el volumen, expresado en toneladas de 100 pies cúbicos, de todos los espacios interiores de la nave.

Usuario o Usuarios/Clientes: Corresponde a cualquier persona, natural o jurídica, que utiliza algún Servicio Básico, Complementario o Especial.

Zona Primaria: el espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías el que, para los efectos de la jurisdicción del Servicio Nacional de Aduanas, es recinto aduanero y en el cual han de cargarse, descargarse, recibirse o revisarse las mercancías para su introducción o salida del territorio nacional. Corresponde al Director Nacional de Aduanas fijar y modificar los límites de la zona primaria.

Ambiente